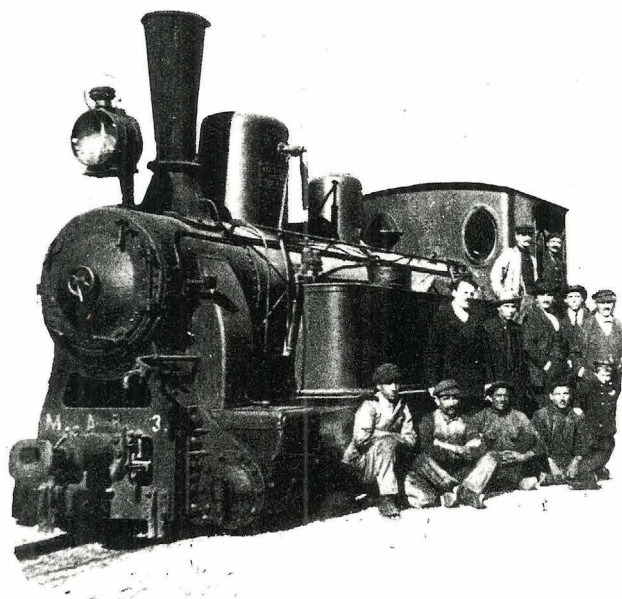


MAR

STORIA DI UNA
FERROVIA



Biblioteca Comunale
Mori

Museo Civico
Riva del Garda

MAR

STORIA DI UNA FERROVIA

a cura di
GIACOMO NONES

Introduzione:
Bruno Passamani

Comune di Mori
Assessorato alla Cultura
Biblioteca Comunale

Comune di Riva del Garda
Assessorato alla Cultura
Museo Civico

Coordinamento:
Biblioteca comunale di Mori e
Museo Civico di Riva del Garda

Collaborazione alle immagini:
CAMERA'S CLUB MORI

Progetto grafico:
Giuseppe Berlanda

Stampa:
La Grafica s.r.l. - MORI (TN)

INDICE

Presentazione	pag. 7
Note dell'autore.....	" 11
Introduzione	" 15
Il monte S. Giovanni	" 23
Nasce la MAR tra progetti e polemiche	" 32
Una vicenda romantica	" 49
La costruzione.....	" 58
L'inaugurazione.....	" 73
Dati tecnici sulla MAR	" 90
Un viaggio di sogno	" 99
L'epoca d'oro della MAR	" 111
Fine di un'epoca	" 128
Tavole fuori testo	" 145
Appendice	" 153
Parte I	
Relazione al progetto di elettrificazione del 1910..	" 154
Parte II	
Relazione al progetto di elettrificazione del 1929..	" 161
Fonti consultate	" 165

A coronamento della mostra per il centenario e del relativo «percorso didattico» per le scuole locali, il Museo Civico di Riva del Garda e la Biblioteca Comunale di Mori si fanno promotori di questa nuova edizione del volume «Mori Arco Riva - Storia di una ferrovia» uscito la prima volta nell'ormai lontano 1975.

L'impegno di Giacomo Nones nel riportare alla memoria questo importante capitolo dei trasporti e del costume della nostra zona si rivolge anzitutto alle giovani generazioni.

La conoscenza di tutti gli aspetti della storia locale, così essenzialmente collegati al territorio in cui viviamo e al suo sviluppo economico e sociale, è infatti un elemento culturale non trascurabile nella formazione scolastica.

La fondamentale prefazione storica del prof. Bruno Passamani soddisfa pienamente questa esigente prospettiva.

Da questo punto di vista - inoltre - il «percorso didattico» citato si rivela come efficace corollario alla mostra e al volume.

Il lavoro di Nones - infatti - rimane come documentazione e stimolo alle amministrazioni locali e a quella provinciale circa il problema - di fatto irrisolto - del collegamento veloce (e sicuro) fra l'asta dell'Adige e il Basso Sarca: dovendo ancora ragionare in termini di proposte, anche questa è una sfida da raccogliere.

Pertanto licenziamo con piacere alle stampe questo testo, che è offerto alla lettura e alla curiosità di tanti concittadini.

La ferrovia Mori-Arco-Riva, inaugurata nel 1891 diede impulso alle attività economiche di Mori ed in particolare alla trasformazione e alla vendita dei prodotti dell'agricoltura e quindi all'attività commerciale, oltre che artigianale. Mentre nelle vicine Arco e Riva si sviluppava il turismo, Mori veniva conosciuta dai sempre più numerosi passeggeri in transito.

La «ferrata», su cui correva il «trenino», attraversava tutto il territorio di Mori dal ponte di Ravazzone alla valletta del Cameras di fronte a Molina e Villanuova; la stazione era presso la piazza, tra la «Borgata» e Tierno; i binari sfioravano di lontano Mori Vecchio e correvano sotto Sano luogo tutto il fertile piano di Loppio fino alla seconda fermata presso il Palazzo Castelbarco e le su pertinenze; di qui iniziava la parte più romantica del percorso lungo la riva del Lago di Loppio, presso l'isola di S. Andrea, e continuava poi oltre il confine del Comune.

La ferrovia divenne un tutt'uno con il territorio di Mori che attraversava, una componente acquisita e familiare del paesaggio, come il Cameras e come le «crone» sovrastanti.

La commemorazione del centenario della MAR con un convegno, una mostra e con questa ristampa ampliata dell'ottima ricerca dell'Architetto Giacomo Nones significa per Mori nostalgia del passato e memoria della storia recente e ripropone inoltre la discussione del grave e cronico problema della viabilità del nostro Comune che cento anni fa venne brillantemente risolto in tempi brevissimi.

CLAUDIO MOLINARI
Assessore alla Cultura

ENZO BASSETTI
Sindaco del Comune
di Riva del Garda

ALESSIO LESS
Assessore alle
Attività Culturali

CLARA TRANQUILLINI
Sindaco del Comune
di Mori

In occasione della mostra itinerante «MAR - La ferrovia Mori Arco Riva 1891-1936» realizzata nell'aprile del 1992 dalla Biblioteca Comunale di Mori e dal Museo Civico di Riva del Garda si è ritenuto opportuno procedere alla ristampa, arricchita con nuovi materiali documentari e un significativo apparato fotografico, del volume «Storia di una ferrovia» a cura di Giacomo Nones, edito per la prima volta nel 1975 e successivamente riedito nel 1981.

Con la realizzazione della mostra e della pubblicazione, a cui vanno aggiunti i materiali didattici elaborati per le scuole, le due Istituzioni si sono dotate di importanti strumenti per promuovere e divulgare la conoscenza delle vicende storiche e delle tematiche culturali legate alla presenza della ferrovia nel territorio dell'Alto Garda e della Vallagarina.

È stato così possibile valorizzare anche i reperti, presenti al Museo Civico di Riva del Garda, che già negli anni Cinquanta era dotato, all'interno dell'esposizione permanente, di uno spazio dedicato alla MAR, costituito dagli oggetti donati dai familiari di Otto Stöber, capostazione di Riva. Nel contempo, all'interno della mostra sono state evidenziate, attraverso la documentazione fotografica, anche le testimonianze della MAR ancora presenti sul territorio, come le stazioni delle varie località interessate dal passaggio del treno, i depositi e le tracce del percorso ferroviario.

Questa nuova edizione quindi del libro «Storia di una ferrovia» oltre a soddisfare l'esigenza di una nuova diffusione del volume, già esaurito nelle precedenti edizioni, sottolinea come si possa considerare la MAR tra i beni culturali di cui è importante conservare la memoria.

L'interesse di pubblico suscitato dalle varie proposte organizzate intorno alla MAR, conferma la validità dell'iniziativa intrapresa un anno fa dalla Biblioteca Comunale di Mori e dal Museo Civico di Riva del Garda ai quali, anche per il futuro, spetta il compito di gestire il notevole patrimonio di conoscenze acquisite.

MARINA BOTTERI
Direttrice Museo Civico
Riva del Garda

EDOARDO TOMASI
Responsabile Biblioteca Comunale
Mori

Nota dell'autore

Vi è sovente, nell'infanzia dell'uomo, qualche modesto episodio, qualche incontro, anche con piccole cose, che, per le singolari circostanze in cui si è svolto, è destinato a rimanere per sempre impresso nella memoria di chi l'ha vissuto.

Un incontro per me indimenticabile, avvenne nel lontano 1931 alla stazione di Nago: seduto a cavalcioni sulle spalle di mio padre, vidi per la prima volta la sbuffante e coreografica vaporiera del trenino Rovereto-Riva fare il suo ingresso alla stazione, tra un brusio di gente in attesa che aveva ancor più accresciuto la mia immaginazione e la mia aspettativa. Quella scena senza dubbio dovette aver profondamente colpito la mia infantile fantasia se oggi, a distanza di non pochi anni, ricordandola, rivedo ancora confusamente enormi sbuffi di fumo e di vapore, complicati movimenti di bielle e stantuffi, un macchinista tutto nero affacciato al finestrino e, simile ad un generale intento a coordinare lo svolgersi di una manovra quasi rituale, l'austera figura del capostazione, dal berretto rosso e nero, che si ebbe immediatamente la mia incondizionata ammirazione.

Dopo d'allora, so che vidi ancora il trenino, che viaggiai con esso qualche volta, ma nessun altro ricordo mi torna oggi alla memoria, se non unicamente quello del primo incontro. Ed è stato questo ricordo, per me oggi così caro, entrato a far parte di altri dolci ricordi infantili, che mi ha sollecitato, più tardi, a conoscere più a fondo le vicende della scomparsa ferrovia, a ripercorrerne il vecchio tracciato, a raccoglierne le memorie e la documentazione, ormai sempre più rare e introvabili.

Ed è nata questa «storia». La Mori-Arco-Riva, o più semplicemente la MAR, come allora veniva chiamata, per quasi mezzo secolo ha accompagnato le vicende delle popolazioni del Basso Sarca e della Valle di Loppio, durante il periodo forse più interessante e drammatico della loro storia.

Nata durante la «belle epoque» fine ottocento, quando l'aristocrazia e l'alta borghesia mitteleuropea scoprivano, valorizzandoli, centri di soggiorno incantevoli quali Merano, Madonna di Campiglio, Arco, nella primavera del tragico 1915 la MAR cessò di essere al servizio delle popolazioni locali e dei numerosi turisti, per assolvere l'altro suo compito per cui era anche stata progettata: quello del trasporto di truppe e mezzi sul nuovo fronte bellico aperto nel Basso Trentino.

Risorto dopo il 1919, quasi a sottolineare la volontà di ricostruzione dei profughi Trentini ritornati alla loro terra dalle lontane Boemia e Moravia, il trenino non ritrovò più i giorni felici dell'anteguerra. Come un vetusto nobile decaduto, si estinse modestamente nel 1936, tra il rimpianto di molti, soppiantato da altri mezzi, forse più rapidi e «moderni», certamente meno funzionali per le esigenze dell'economia locale.

Oggi del vecchio trenino non rimangono che alcuni cimeli, poche testimonianze locali ed i nostalgici ricordi infantili di qualche sognatore.

La presente raccolta di testimonianze, scritte ed illustrate, segue passo passo la nascita, la vita e l'estinzione della simpatica ferrovia in modo, credo, abbastanza esauriente, anche se, per forza di cose, non completo.

È singolare il fatto che, penetrando nelle vicende del piccolo trenino, ne siano scaturiti alla fine interessanti aspetti di vita e costume di un'intera comunità, visti sotto le più varie angolazioni: dalle polemiche alle speranze, dagli entusiasmi ai drammi.

L'autore, ove possibile, ha preferito lasciare parlare i protagonisti stessi attraverso le corrispondenze apparse sui quotidiani dell'epoca, le relazioni dei tecnici, i discorsi dei diretti interessati che hanno vissuto lo svolgersi delle vicende.

A conclusione di questa breve premessa sento il dovere di ringraziare tutti coloro che, con vero entusiasmo, hanno facilitato il mio lavoro di ricerca, mettendomi a disposizio-

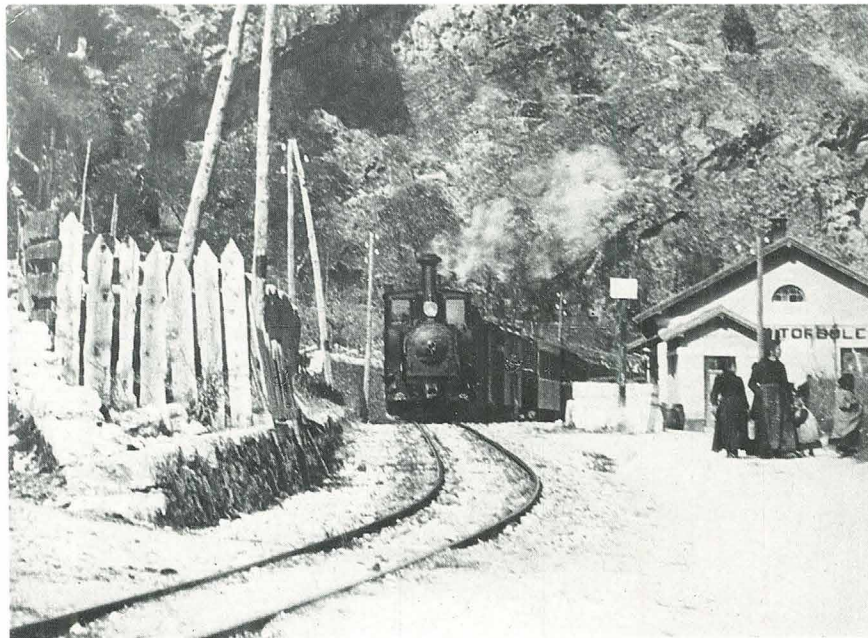
ne fotografie, documenti e talvolta memorie di fatti inediti personalmente vissuti.

In modo particolare ringrazio la Direzione del Museo Civico di Riva del Garda, per il prezioso materiale concesso in visione¹, come pure le Direzioni delle Biblioteche Civiche di Rovereto, Arco, Riva, Ala e degli Archivi dei Comuni di Arco e Riva. Un grazie sentito anche al prof. Otto Stöber di Linz² per le numerose notizie fornitemi.

Giacomo Nones

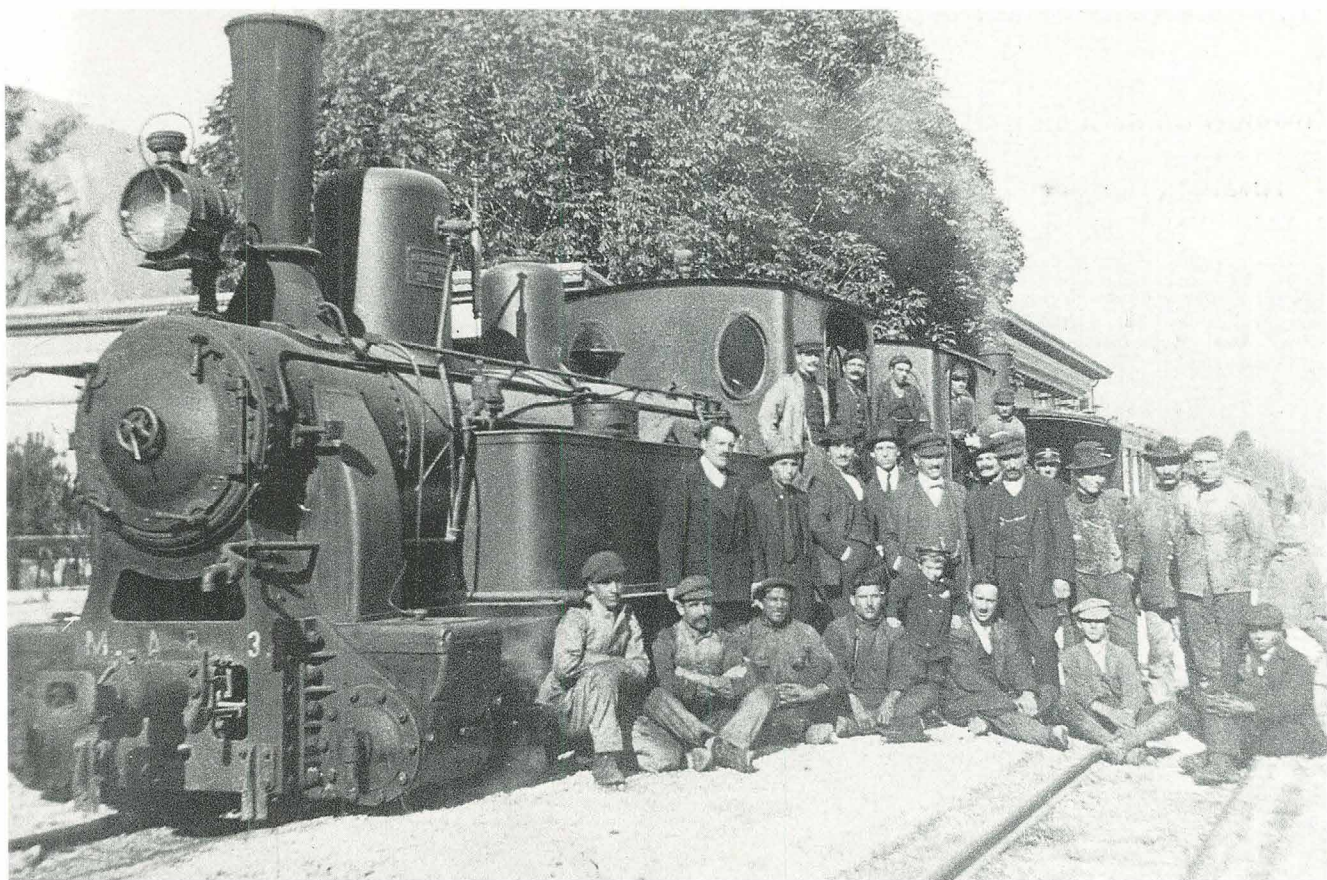
1. Presso il Museo Civico di Riva del Garda esiste una sezione, dedicata alla ex ferrovia MAR, ove sono esposti vari cimeli, documenti, un diorama della ferrovia nei pressi del lago di Loppio con modellino in scala 1:46. Attualmente tale materiale non è in mostra, essendo in corso lavori di ristrutturazione dell'intero Museo.

2. Una piccola sezione, dedicata alla MAR, è stata creata dal prof. Otto Stöber presso il suo museo privato nello stabilimento termale di Bad Neydharting (Austria Superiore) a ricordo del padre Otto Karl Stöber che fu il primo capostazione di Riva.



Uno dei primi convogli della MAR
alla stazione di Nago-Torbole.

Personale di servizio dinanzi al
Locomotore "MAR 3".



Introduzione

Bruno Passamani

Può una ferrovia essere dichiarata "bene culturale"? Può, in altre parole, meritare di venire assunta in una dimensione nella quale, oltre all'interesse tecnico rappresentato dal materiale rotabile, dalle installazioni e dalle opere d'arte, giocano altri fattori e valori, storico-economici, di costume, culturali, così da trasformare l'insieme da bene veramente funzionale in patrimonio culturale dell'intera comunità, al quale questa assegna un valore di memoria insopprimibile nelle sue funzioni, se non nella forma delle sue componenti?

Direi che nel caso della ferrovia della quale qui ci occupiamo - la Mori, Arco, Riva o MAR, in sigla - è possibile superare l'ambito dell'interesse di archeologia industriale (che quasi sempre coincide con la museificazione di un organismo ormai divenuto improduttivo) per entrare in un sistema più complesso di significati e valori, tale e di tale portata da farci concludere che essa potrebbe oggi essere considerata un "bene culturale" di eccezionale portata, tale da essere tutelato in considerazione sì del suo passato, ma anche delle sue attuali funzioni; ma, purtroppo, scelte di vera economicità determinate da un'ottica che allora sembrava l'unica corretta, ne decretarono la cancellazione più di mezzo secolo fa.

Che almeno si possano adeguatamente conservare e tutelare certi resti: i pochi tratti di sede ancora visibili sulla costa di quello che fu il Lago di Loppio (altro disastro di cui è colpevole impunito il calcolo funzionale!) e sulle pendici di S. Giovanni, poi le stazioni di Arco e Riva, quest'ultima, ahimè, ormai galleggiante come un relitto in un'alluvione di auto, camper e torpedoni, in un contesto di strut-

ture e spazi che hanno cancellato ogni originaria funzione ancora intuibile fino agli anni Sessanta, tanto che molti si domandano cosa c'entri quell'edificio così datato e se non sia il caso di rimpiazzarlo con una struttura di cemento e vetro.

Oggi che i rapidi e repentini mutamenti tecnologici determinano un sempre più vorticoso mutare dei mezzi e delle forme della nostra vita quotidiana, con la conseguenza di rendere arcaico quello che fino a ieri era moderno (si pensi alle "generazioni" dei computers, che non coincidono sicuramente con lo spazio d'anni convenzionalmente assegnato ad una generazione), rischiamo di trasformare in testimonianze anche l'oggetto più insignificante, forse nel timore che con esso anche una parte di noi, dell'esperienza nostra alla quale anche il nostro stesso sentimento dell'esistere e del tempo è indissolubilmente legato, venga risucchiata all'indietro, scompaia irrimediabilmente nel grande vuoto di un passato, che per essere sempre più rapidamente generato ed allargato a dismisura da un presente a sua volta sempre più proiettato verso il futuro, minaccia di sommergere addirittura il presente e di smarrire i contorni storici che del passato sono i parametri di riferimento.

Già si dice che, rapito nel succedersi delirante di passato e futuro, l'uomo verrà condannato a vivere in una condizione ove il presente sarebbe di fatto inesistente, non quantificabile come momento di esperienza consapevole, venendo continuamente tirato e proiettato, strappato, dilacerato tra passato e futuro, in uno stato di estraneamento totale.

Sarà allora per sottrarsi in qualche modo ad una tale condizione alienante, per darsi degli ancoraggi, che l'uomo ha dilatato in concetto di memoria storica, di "bene culturale" anche a quei contesti di oggetti, a quelle situazioni di oggetti, tempo e spazio, che fino ad un recente passato egli ammetteva senza traumi che venissero rimossi dal proprio panorama.

Se un tempo il collezionismo era il lusso di pochi e privilegiava gli oggetti della natura e dell'arte (i "naturalia" e gli "artificialia" delle lontane Wunderkammer), oggi chiunque tende a circondarsi delle cose più impensate: siamo tutti, chi più chi meno, dei "collezionisti". Chi non ha mai

battuto come un segugio un qualche "mercantino" del sabato o della domenica si faccia avanti. E qual è la comunità, anche la più modesta, che non ha trovato il modo di finanziare una ricerca, una mostra, una pubblicazione per riscoprire le proprie "radici"?

Ancorarsi al passato, anche al più immediato, appena fuori l'uscio, diventa quindi il modo per assicurarsi una presenza della storia, che rassicura perché ci dà la certezza di appartenere a quel tempo che il vortice del futuro ci rapisce.

Ma qualcuno potrebbe osservare che voler assegnare una ferrovia alla categoria del "bene culturale" appare, da qualsiasi angolazione si consideri, la mitografia del progresso generatasi nel secolo scorso ed arricchitasi nei primi del nostro con l'ingresso nel panorama di due altri "mostri" meccanici, l'automobile e l'aereo. Essi avrebbero assicurato la distruzione del passato e lo sfondamento delle barriere del futuro: si tratta di una cultura che aveva prodotto i suoi miti ancor prima del Futurismo, a cui si usa erroneamente imputare ogni idea trionfalistica del progresso e la guerra contro il passato ed il "passatismo". Ad esso va caso mai riconosciuto il ruolo di avere rielaborato ed esaltato quella cultura a livello programmatico e creativo, imponendo il mito macchinolatrìco, la concezione retorica del progresso e del continuo rinnovamento, della sostituzione inarrestabile della macchina con nuove macchine sempre più perfette e rapide, fino alla creazione di macchine coscienti ed autogenerantisi: insomma l'idea che l'uomo fosse moderno unicamente se integrato o addirittura assimilato alla macchina.

E proprio in coerenza con la filosofia dell'ottimismo meccanico e della velocità, anche la nostra MAR finì col soccombere, svanite le ipotesi dell'alimentazione elettrica ed esauritasi l'agonia che contrassegnò gli ultimi anni: la rotaia, come si dice oggi, cedette al pneumatico, che assicurava, allora, corse più veloci e comode.

In definitiva la MAR visse con un qualche anticipo il destino che aspettava dietro la svolta numerose ferrovie o tranvie locali, che in un sistema di trasporto capillare aveva sostenuto la prima fase del pendolarismo di massa tra centri periferici e poli urbani industrializzati; nel nostro caso si

era trattato soprattutto di un'infrastruttura determinante per l'economia turistica e di un supporto fondamentale alla strategia militare.

Chi non ricorda la soppressione della ferrovia Ora-Cavalese-Predazzo e le lunghe discussioni sul destino della Tranvia Trento-Malé?

Oggi, soffocati come siamo dalla motorizzazione selvaggia ed intricati nelle ragnatele del trasporto individuale, è ritornato di stringente attualità il tema del trasporto collettivo e sempre più si guarda con una sorta di nostalgia ai tempi dei trenini sferraglianti, che nella versione elettrificata e battezzati "metropolitane leggere" potrebbero consentirci di abbandonare, magari anche solo nei tratti finali, l'automobile e di togliere ai luoghi di arrivo (mete di lavoro o di soggiorno turistico) gran parte della tossicità chimica ed acustica e dell'ingombro, restituendo valore e godibilità all'ambiente storico e naturale.

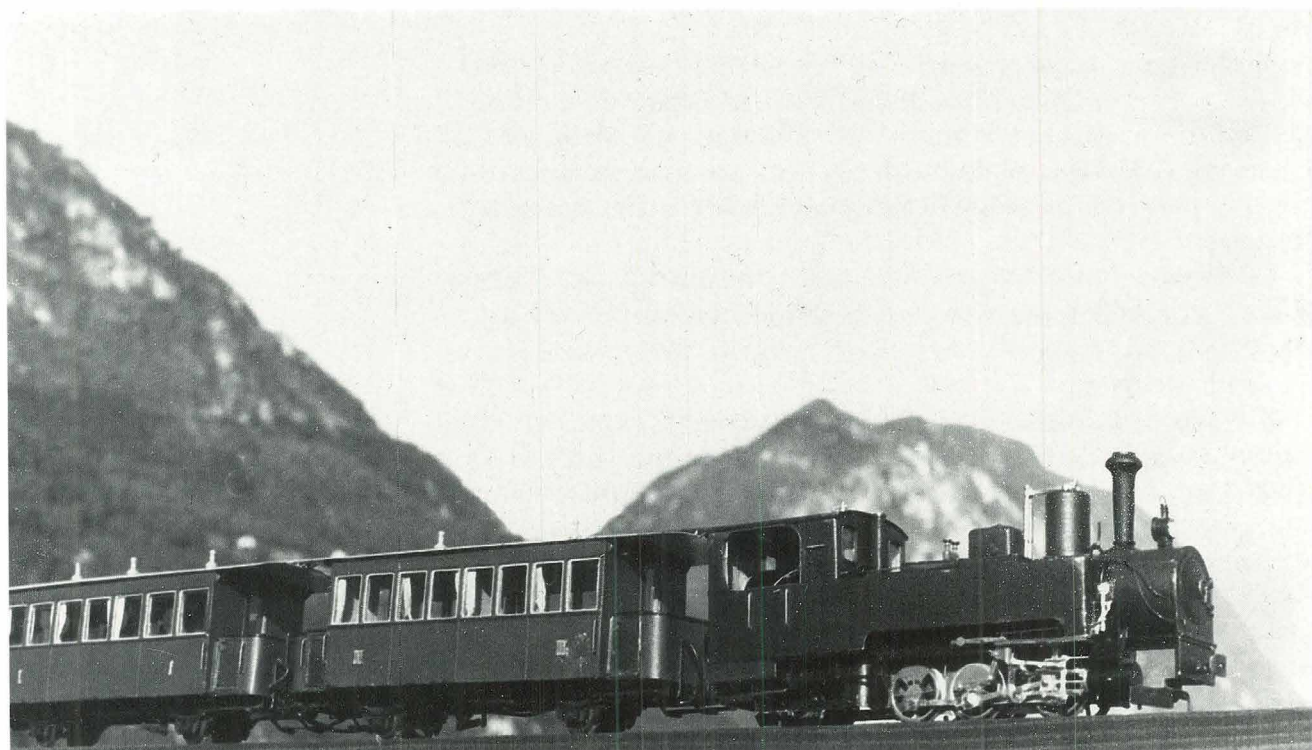
Capita giusto a proposito, allora, questa iniziativa espositiva sulla Ferrovia Mori-Arco-Riva, che ha potuto maturare grazie allo studio appassionato e diligente dedicato ad essa dall'arch. Giacomo Nones pubblicato già nel 1975 da Reverdito e che si è avviata nello scorso aprile a Mori, accompagnata dalla "Giornata di studio" su promozione dei tre comuni interessati e con l'apporto determinante della Biblioteca comunale di Mori e del Museo Civico di Riva del Garda. A proposito di quest'ultimo, c'è chi ricorda la sezione dedicata alla MAR con il diorama che ne illustrava il percorso e le caratteristiche: nell'allestimento futuro una tale sezione potrà giovare delle acquisizioni di conoscenze e di materiale documentario portate da questa iniziativa.

Le intenzioni dichiarate di questa mostra non si sono limitate ad un mero ricordo celebrativo determinato dal centenario dell'inaugurazione: essa ha voluto essere occasione per analizzare ed illustrare le varie tematiche storico-culturali legate alla presenza della ferrovia sul territorio, presenza che in poco più di mezzo secolo di attività ha inciso profondamente sull'economia, sul costume, ma soprattutto sull'urbanistica del Basso Sarca ed, integrandosi al sistema di comunicazioni pubbliche del Garda, ha giocato un ruolo determinante anche nello sviluppo turistico e nelle conseguenti trasformazioni dei centri dell'alto lago.

La MAR, in altre parole, appare un protagonista di non piccolo ruolo del capitolo dei trasporti a vapore del sistema benacense, subentrato tra Ottocento e Novecento ai mezzi a trazione animale ed a propulsione a vela e remo che immemorabili avevano caratterizzato l'economia e le relazioni del mondo lacuale; un capitolo destinato a sua volta ad essere messo in crisi e sostanzialmente soppiantato con l'apertura del sistema stradale delle Gardesane, voluto come emblema del trionfalismo automobilistico e modernista che il Regime aveva fatto suo.

La fase della locomozione a vapore aprì l'area rivana ed arcense al turismo, a quello di cura (prevalentemente orientato verso la conca di Arco) come a quello che alla qualità delle condizioni climatiche amava accostare il gusto per le suggestioni naturali ed apprezzava quella miracolosa fusione di caratteri alpini e di rigoglio mediterraneo che già era stata esaltata negli scritti dei primi solitari protagonisti del tour italiano nel XVIII secolo o nei primi decenni dell'Ottocento.

Modellino della locomotiva e delle carrozze passeggeri della MAR, esposto al Museo Civico di Riva del Garda.



Così, accanto ai frequentatori di sangue reale o principesco legati alla piccola corte dell'Arciduca in Arco, i cui movimenti, arrivi e partenze, venivano giudiziosamente registrati nelle cronache locali, nella folla di clienti che le statistiche segnalano in progressiva crescita nei decenni a cavallo dei due secoli - alti funzionari, ricchi professionisti, rappresentanti della potente borghesia della Mitteleuropa, figure del mondo della cultura e dell'arte (e pittori soprattutto, accademici o più semplici, ma sensibili interpreti degli aspetti più pittoreschi e romantici del paesaggio lacustre) - ci è dato immaginare scendere al capolinea di Riva scrittori famosi come Rainer Maria Rilke, Heinrich e Thomas Mann, George Trakl, Franz Kafka, Robert Musil, Carlo De Heigel.

Qualche anno fa a Vienna in una mostra dedicata al grande Gustav Klimt, potei scovare alcune cartoline illustrate (di quelle che nel 1989 Riva celebrò nella bella rassegna "Ritorno al mittente") che il pittore viennese aveva spedito da qui alla sua compagna d'arte e di vita: e così un altro personaggio celebre si aggiunge all'albo d'oro degli ospiti.

E l'elenco si arricchirebbe, se tenessimo conto di quanti, giunti al capolinea rivano della MAR, espletate le pratiche di frontiera, trasbordavano sui piroscafi per Malcesine, Limone o altri paesi dell'alto Garda, dove andavano crescendo ville ed alberghi nell'iconfondibile stile floreale o liberty.

Lo stesso Gino Bonichi, più noto come Scipione, anima della "Scuola Romana", dovette scendere, anonimo tra anonimi, alla stazione di Arco per curarvi la tubercolosi e morirvi nel 1933.

Ricordare la MAR significa, come si vede, non solo rievocare un mondo di imprenditorialità lungimirante, di azzardi economici, di progettualità e di vitali trasformazioni, che vide Riva del Garda, soprattutto, in prima fila, e con molto anticipo, nel promuovere iniziative di grande portata: basterebbe pensare al piroscifo "Benaco" varato già nel 1844, all'elettrificazione alla quale seguì, come corollario di un tale sforzo modernista l'"Esposizione Internazionale Elettrica" del 1897 (a sei anni dall'inaugurazione della MAR), iniziativa allora quasi d'obbligo per inserire una

città nella classifica della modernità; significa riattivare per un attimo un mondo di relazioni internazionali vastissimo, dagli Urali al Mediterraneo, nel quale, accanto all'aristocrazia del sangue e del denaro, faceva spicco quella dell'intelletto. Una tale particolarità faceva sì che anche l'ambiente di accoglienza ne venisse arricchito, nello stile delle residenze, nella qualità dei parchi e dei giardini oltre che nel livello delle infrastrutture che una clientela di tal genere richiedeva; ma anche nel clima culturale che ne derivava e nell'immagine figurativa e letteraria che dell'ambiente veniva diffusa e che ancora oggi gode di un certo corso, anche se la domanda del tipo di clientela oggi generalizzato pare orientata verso un consumo più banale, tipico del resto di ogni forma di turismo di massa "mordi e fuggi".

Ricordare la MAR significa anche, dunque, mi si perdoni, provare un poco di nostalgia, come quando si ascolta una romanza di quei tempi: ma sarà proprio del tutto inattuale o economicamente impraticabile riattivare un minimo di quel modello, magari solo agendo sullo stile del rapporto tra le persone e con l'ambiente?

Il grande tornante nei pressi del
lago di Loppio, da una raccolta di
immagini turistiche di fine otto-
cento.



Il monte San Giovanni

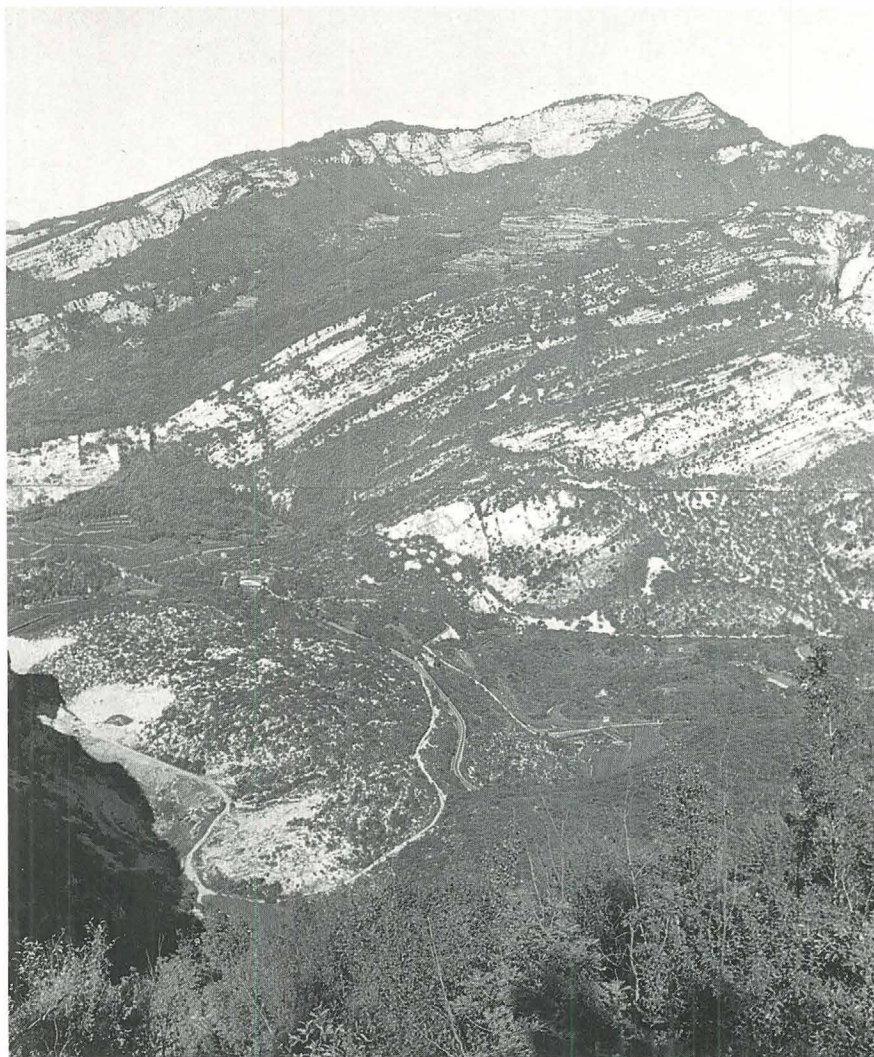
La piccola sella che fa da spartiacque tra il bacino dell'alto Garda e la valle dell'Adige, delimitata a nord dal gruppo dello Stivo ed a sud dalla catena del Baldo, ha sempre costituito il naturale percorso di traffico tra i centri del Basso Sarca, comprese le valli quivi confluenti, ed i paesi della Val Lagarina, con in testa la città di Rovereto.

Il «Monte San Giovanni», così in passato veniva chiamato il luogo, anche se altimetricamente assai limitato (il passo tocca appena la quota di 274 m s.l.m.), ha sempre suscitato nell'animo dei viaggiatori che ivi transitavano una certa emozione, dovuta in gran parte probabilmente alla impressionante conformazione geologica dell'ambiente.

Salendo al passo dalla piana del Basso Sarca, il primo tratto in basso del percorso è costituito da brulli costoni rocciosi che, staccandosi improvvisamente dalla ampia e rigogliosa conca benacense, formano i contrafforti dello Stivo e del Baldo. Dal pianoro di Nago fino al passo e poi giù fino alla valle di Loppio, il paesaggio, variando bruscamente, è caratterizzato da una miriade di enormi massi, affastellati in un groviglio impressionante, testimonianza dell'imponente movimento franoso che in epoche remote venne ad ostruire quello che probabilmente era il primitivo letto dell'Adige, allora immissario del Garda. Fino ad alcuni anni fa, prima che con la sua eliminazione venisse consumato uno dei più grossi sfregi verso l'ambiente naturale, tra i vari perpetrati nel Trentino, lo specchio d'acqua immobile, melanconicamente deserto del lago di Loppio, lì ai piedi della gran frana, sottolineava, ultima strana e conturbante testimonianza, il remoto alveo fluviale.

La vegetazione, abbondantemente cresciuta negli ultimi tempi, sia sui costoni rocciosi a valle di Nago, sia tra i massi di San Giovanni, ha oggi notevolmente addolcito quel crudo carattere di sapore dantesco che il paesaggio aveva fino a qualche decennio addietro.

Interessante è rileggere la descrizione dei luoghi, fatta da un viaggiatore del XV secolo: il veneziano Marin Sanudo¹, che rievoca, con il suo strano linguaggio quasi telegrafico, il percorso da lui compiuto venendo da Torbole all'Adige, attraverso il Passo di San Giovanni.



Odierna veduta dall'alto del Passo di S. Giovanni con la ricostruzione del tracciato ferroviario.

Salendo è «la via pericolosa et manifesta de evidentissimo periculo: tamen di sopra andati senza alcuno dano: et è un castello sopra grebano², fortissimo, inexpugnabile, et pericollo ad vederlo, chiamato Peneda: fo edificato per i Signori de Arco: par gran circuito, ed è forte cossa. È castellan con page 14 Francesco Cabriel, di Nicolò F., sta 3 anni. Et poi Nago è bellissima villa, nel intrar par porte. Lì è Vicario, loro lo elexe, et pur con le vie malipartide³.

Poi mexo mio⁴ è laco di S. Andrea⁵, longo mio uno, largo uno quarto, et circumquaque 3 amia; l'acqua par morta, et è verde: in mexo dil qual è uno colleto picollo con una chiesa, per la qual il lago è cognominato. In questo fu conzade le galie⁶, quasi miracollo a creder, disfate, su cari fabricate, fata la via mia 4 per monti crudissimi; di l'Adexe in questa acqua fu portade et riconzade, nel laco fu butade. Era la guerra dil Duca Philipo et Senato Veneto, et la strada al andar è forte dura per monti: sopra e giù si vede il castello di Dosso Mazor, poi S. More, et Lodron, poi Agresta, de Antonio in potestade, ed è Signor. Questi castelli di longi mi fu mostrati, et per la valle de Gre cavalcado che fa anime 24 milia; poi mia uno a Ravazon⁷, dove è porto passa l'Adexe core ivi veloce; et di là passati, si trova una montagna rota con sassi grandi, picolli, et d'ogni sorta⁸.

La prima mulattiera, che da epoche remote valicava il passo, venne via via migliorata. La strada Rovereto-Mori-Riva, citata in un elenco delle strade di comunicazione del Sud Tirolo nel 1820, venne trasformata nell'anno 1888 in una carreggiabile più consona ai tempi. Il tratto da Arco a Nago, detto strada della Maza, ancor oggi si svolge seguendo il primitivo tracciato del 1886, mentre da Nago in poi il percorso è stato definitivamente ritoccato e rettificato verso il 1934. Grazie alla nuova carreggiabile, Arco e Riva poterono venire collegate a Rovereto a mezzo di diligenze postali e di messaggerie a cavalli.

1. M. Sanudo, «Itinerario per la terraferma Veneziana nell'anno 1483».

2. Roccia a picco.

3. Tortuose.

4. Miglio.

5. Il lago di Loppio era conosciuto anche con questo nome.

6. Si riferisce al noto episodio del trasporto, via terra, delle galere veneziane dall'Adige al Garda avvenuto nel 1439.

7. A Ravazzone, nei pressi della stazione ferroviaria, si trova oggi il ponte in ferro sull'Adige della S.S. Mori-Rovereto, sul quale transitava anche la ferrovia Mori-Arco-Riva.

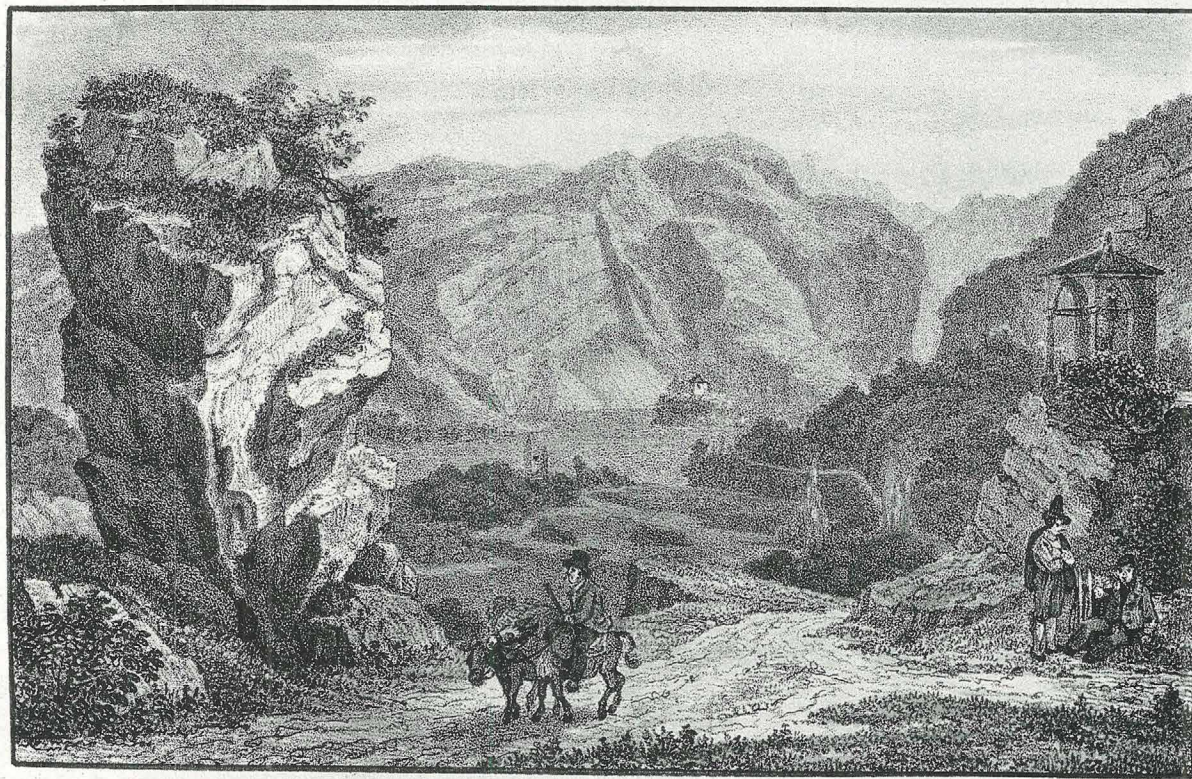
8. Si tratta dei «Lavini di Marco», ricordati anche da Dante (Inferno, canto XII).

Al momento della costruzione della strada della Maza, il rivano Gedeone Bernardinelli, che incontreremo ancora parecchie volte nel corso della nostra storia, contribuì di propria tasca all'ampliamento della carreggiata della Maza più del minimo previsto in progetto e stabilito dalle Imperial Regie Norme sulle strade di grande comunicazione. Con tale intervento egli intendeva procurarsi il diritto di precedenza sulle concessioni che dovevano venire rilasciate ai titolari di pubbliche messaggerie a cavalli.

Eravamo all'ultimo quarto del XIX secolo. La nobiltà austro-ungarica viaggiava in lungo e in largo entro i con-

Il Lago di Loppio visto dal Passo di S. Giovanni, da una stampa del 1830 circa.

Tyrol.



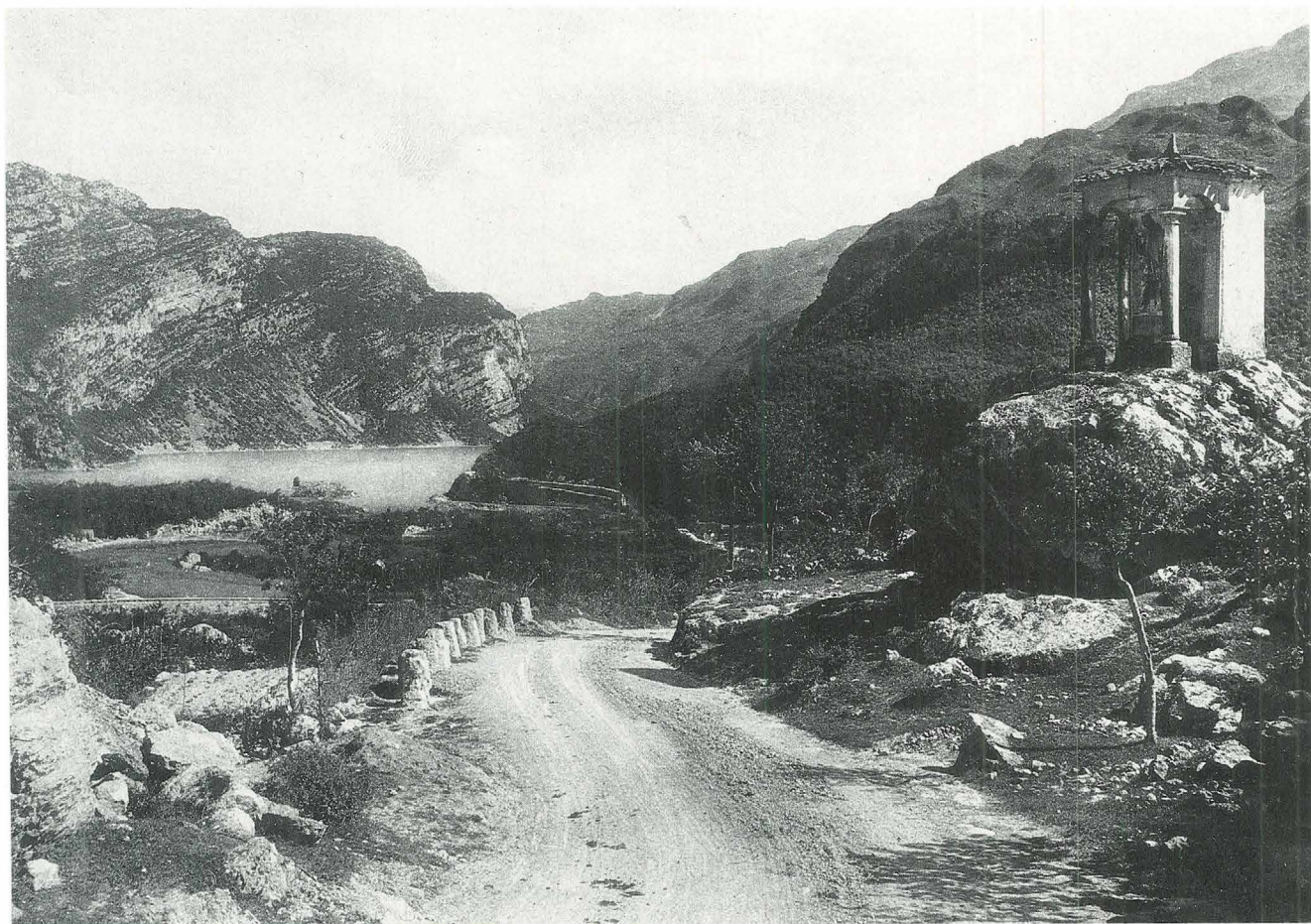
Gen. n. d. Natur o. G. Rosolt. Lith. St.

Druck u. Verlag v. J. Baur in Salzburg

LAGO DI LOPIO.

fini del vasto Impero, alla scoperta di nuovi luoghi di cura e soggiorno, per rinvigorire corpi delicati e ritemprare un sangue sempre più blu, ma anche sempre più debilitato da ineluttabili circoscritti sponsali. Riva, ma soprattutto Arco, forse gli unici centri di tutto l'Impero dal clima veramente mediterraneo, venivano invasi da duchi, arciduchi, principi e nobili con relative corti. Basta sfogliare qualche numero della «Gazzetta di Trento» dell'epoca, sempre pronta a sottolineare con meticolosa puntualità i fasti asburgici, per trovare il lungo e dettagliato elenco quotidiano dell'alta nobiltà in arrivo e in partenza da Arco. L'arciduca Alberto,

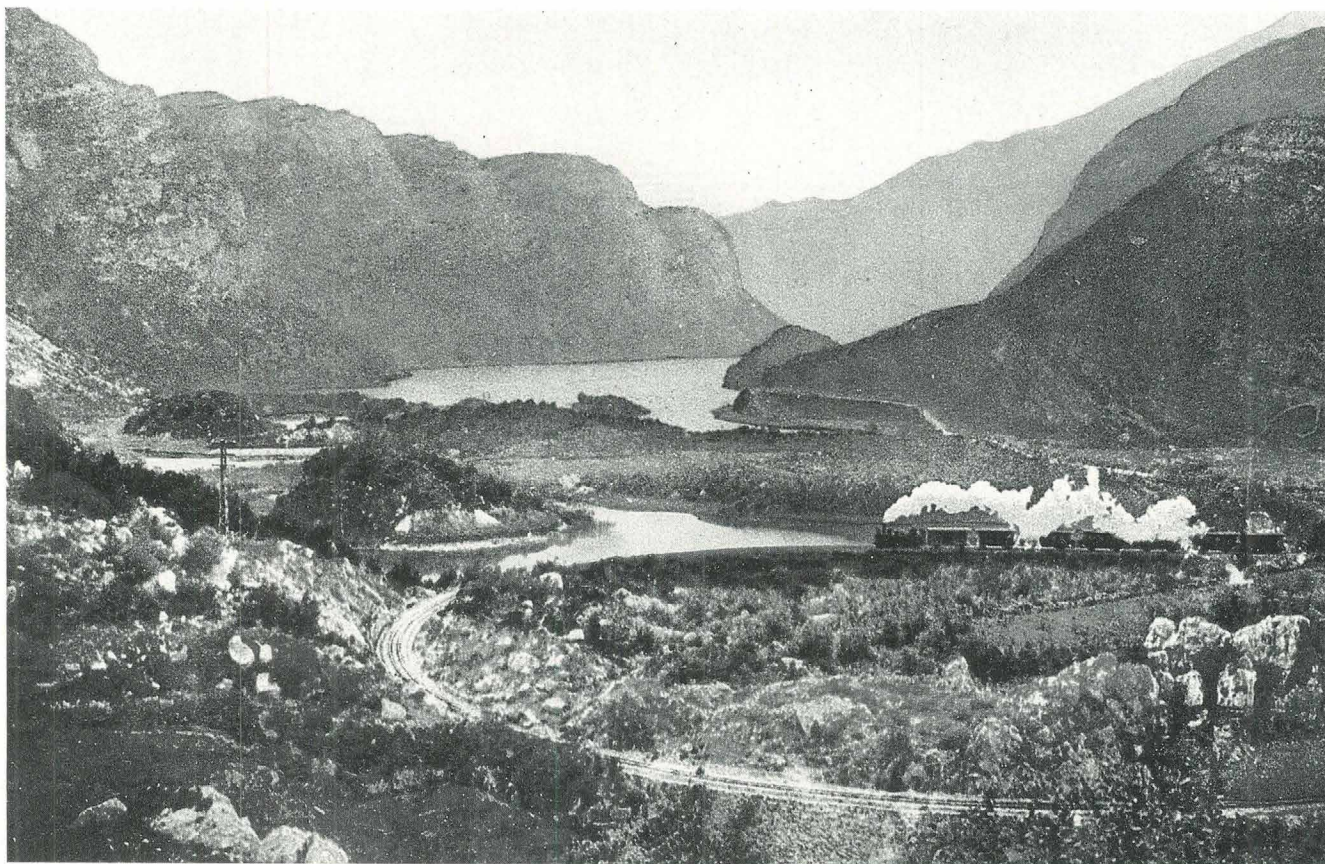
La strada erariale Mori-Nago nei pressi del Passo di S. Giovanni, verso il 1905. a sinistra, in basso si intravede un tratto della linea ferroviaria.



in particolare, aveva scelto Arco come abituale luogo di villeggiatura per sé e per la propria corte.

In una corrispondenza da Arco «Il Trentino» del 22 gennaio 1872 scriveva: *«Avrete già rilevato dalla "Gazzetta di Trento" la notizia della compera fatta in Arco da S.A.I.R. il signor Arciduca Alberto, di un fondo da fabbricarvi un palazzo di villeggiatura, con annesso giardino, allo scopo, a quanto mi si dice, di fornire una conveniente abitazione a S.M. la Imperatrice, la quale preferirebbe, d'ora innanzi, di venire a passare l'inverno in questo nostro clima primaverile, piuttosto che sotto il rigido cielo di Merano. Siccome l'avverarsi di tal circostanza non mancherebbe di mettere in voga questa nostra felice piaga di Arco e Riva, la quale, per la mitezza del clima, la squisita qualità delle uve e degli altri frutti, e per la immediata prossimità del lago di Garda, è una delle più deliziose dimore d'inverno, che si trovino in Italia, troverete ben naturale che la notizia abbia destato,*

Una panoramica della ferrovia e del Lago di Loppio visti dal Passo di S. Giovanni, da una cartolina a colori del 1908.



come destò veramente, una allegrezza straordinaria fra i nostri cittadini.

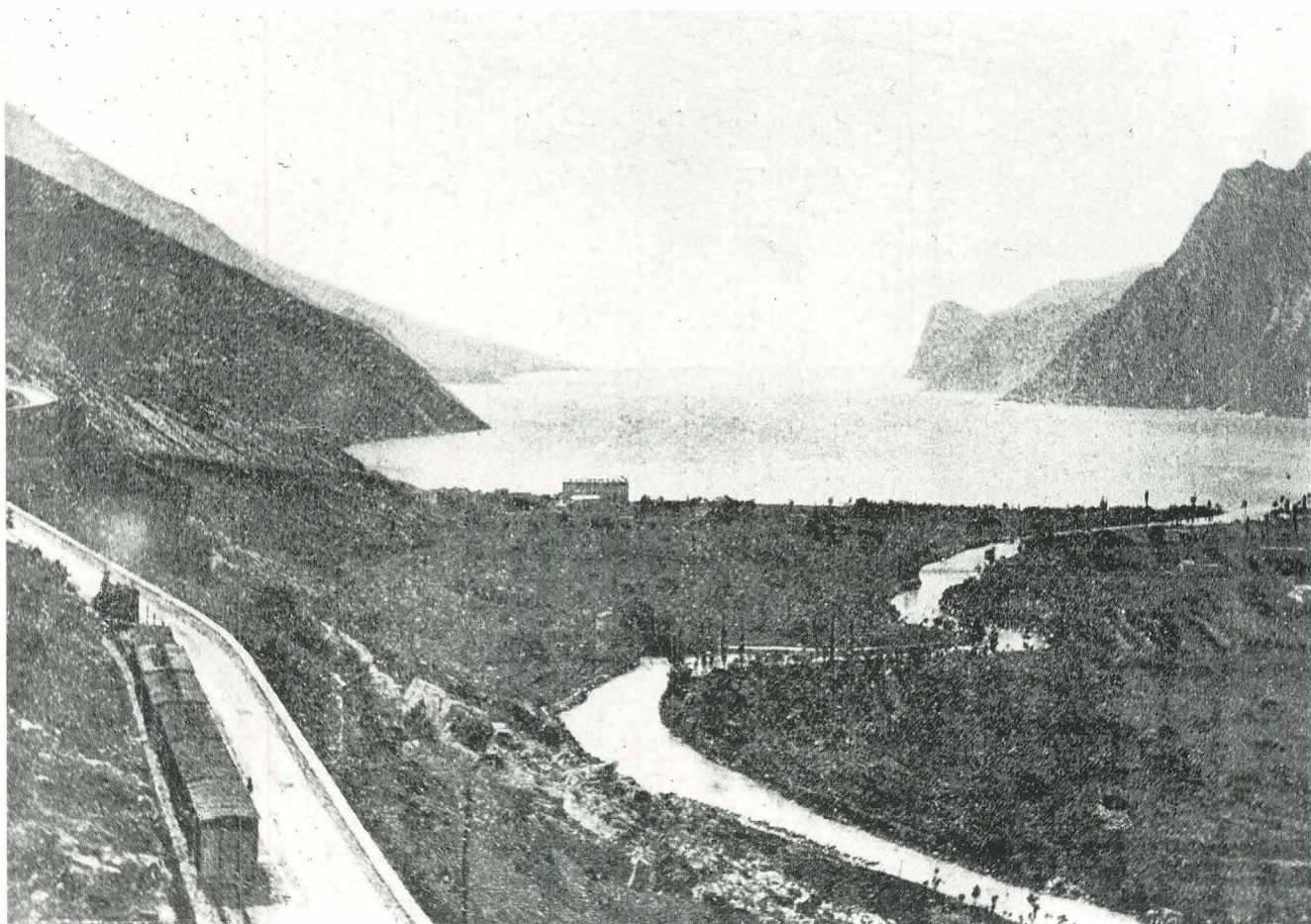
Sento a dire che le fabbriche progettate ad uso della famiglia imperiale, debbono venir condotte a termine prima della fine dell'autunno di quest'anno; ed io non dubito che non sieno per sorgere contemporaneamente, tanto qui in Arco, che a Riva e a Torbole delle spaziose locande e casini di campagna, che offrono tutte le possibili comodità ed agi ai molti ospiti, che dalla confinante Germania verranno, sulle orme degli ospiti augusti, a cercare fra i nostri oliveti un ameno soggiorno invernale, e a fare la cura delle uve in autunno qui, dove essendo ormai cessato il flagello dell'oidio, i grappoli sono veramente, come tutti sanno di una delicatezza proverbiale».

Venendo dal nord, il viaggio che si svolgeva in ferrovia fino a Rovereto non presentava particolari difficoltà. Ma da Rovereto alla conca benacense, nonostante la costruzione della nuova strada erariale, il viaggio era in fondo piuttosto scomodo. Non solo la nobiltà asburgica ma anche i sudditi dell'Impero, abitanti il Basso Sarca e le valli vicine, postulavano ormai da tempo altri generi di comunicazione che andassero un po' oltre il semplice carro a buoi o, nel miglior caso, la carrozza a cavalli.

L'efficiente macchina burocratica e organizzativa dell'Impero asburgico andava da tempo dotando molte contrade del paese di una vasta e capillare rete di comunicazioni ferroviarie. Nel 1859 veniva aperto al traffico il tronco ferroviario Bolzano-Verona, al cui progetto aveva collaborato anche l'ingegnere trentino Luigi Negrelli, ideatore del Canale di Suez. Il 24 agosto 1867 il primo convoglio ferroviario percorreva il tratto Bolzano-Innsbruck superando i 1375 m del Passo del Brennero con una realizzazione tecnica veramente miracolosa per quei tempi. Si concretizzava così la grande arteria ferroviaria nord-sud, lungo le valli dell'Inn e dell'Adige, destinata a collegare i paesi tedeschi con la pianura padana. La linea venne gestita dalla «Südbahn» o I.R. Società delle Ferrovie Meridionali Austriache.

Dall'arteria Brennero-Verona, negli anni successivi e fino alla fine della prima guerra mondiale, verrà diramata una numerosa serie di linee secondarie di penetrazione nelle principali valli del Sudtirolo. Con l'armistizio del 1918, l'Austria consegnerà all'Italia una rete ferroviaria alpina

Il treno sale lungo la strada della
Maza. In basso la pianura e le foci
del Sarca, prima della rettifica del
fiume.



eccezionale, anche se in parte malconcia per i danni subiti nel corso degli eventi bellici.

Scorrendo le date di costruzione dei vari tronchi, interessante è notare come la prima linea secondaria a scartamento ridotto, diramata dalla Brennero-Verona, sia stata proprio la Mori-Arco-Riva. Segno evidente della effettiva importanza che fin da allora assunse il collegamento del Garda con il centro e nord Europa. Ma non solo istanze di natura economica e turistica, bensì anche problemi di tattica militare, come vedremo, saranno il movente per la realizzazione della ferrovia per il Garda.



La linea ferroviaria e la carrozzabile Mori-Riva lungo il Lago di Loppio nel 1929.

Nasce la MAR tra progetti e polemiche

Nel 1857, con il completamento definitivo del tronco ferroviario Milano-Venezia, i centri a sud del Garda vennero a trovarsi su una delle più importanti direttrici ferroviarie del nord Italia.

Anche la navigazione a vapore sul lago andava assumendo un'importanza sempre più rilevante. Già dall'anno 1824, una società milanese aveva varato il primo battello a vapore. Nel 1827 era entrato in servizio il piroscalo in legno «Arciduca Ranieri», sostituito nel 1840 da un altro dello stesso nome.

Nel 1844 alcuni rivani avevano costituito una società per azioni e avevano dato incarico ad una ditta svizzera di costruire un nuovo battello in ferro che fu varato col nome «Benaco». Il battello fu confiscato dal re Carlo Alberto nel 1848 e successivamente, dopo la sconfitta dei Piemontesi, passò all'Austria, la quale assunse l'impresa di navigazione su tutto il lago, potenziando il servizio con altri piroscali, tra cui il «Principe Oddone» ed il «San Marco». Dopo il 1866 la gestione ritornò in mano ad imprese italiane ed i servizi vennero ulteriormente incrementati.

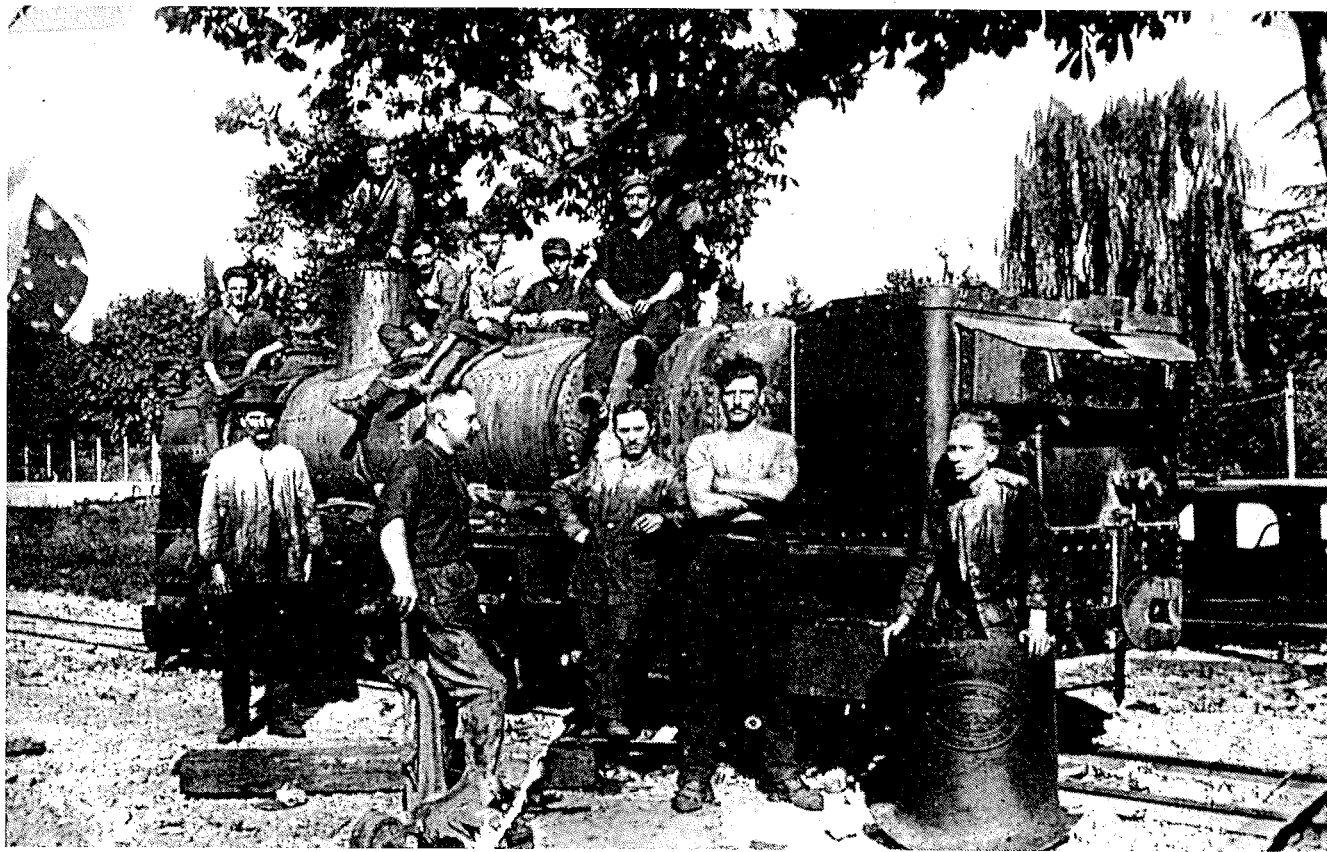
Nel Basso Sarca si comprendeva ora che al tratto Rovereto-Verona poteva essere posta un'interessante alternativa ferroviaria con la diramazione Rovereto-Riva e successivo proseguimento, via lago, fino ai porti ed alle stazioni di Desenzano o Peschiera. Un viaggio che, dal punto di vista paesaggistico, si sarebbe svolto in uno scenario estremamente vario e di una bellezza incomparabile.

Dal canto suo Rovereto cercava di limitare la forza centripeta che Trento esercitava sulle valli; mezzi di comunicazione più rapidi ed efficienti di quelli che si sarebbero potuti svolgere attraverso la via Sarche-Vezzano-Trento, avrebbero convogliato da Riva verso la «Città della Quercia» il traffico delle Giudicarie esteriori, della Valle di Ledro e del Basso Sarca.

Nel 1841 il «Messaggero Tirolese» scrive: *«Le Giudicarie apersero una strada carrozzabile con Brescia attraverso la Val Sabbia, un'altra si sta aprendo al Limarò per il collegamento con Trento.»*

In Val di Ledro è stata pure costruita una strada carrozzabile da Tiarno fino alla Croce di Ponale. Quei valligiani desiderano aprirsi ora un passo verso Riva. I comuni di Riva, Arco e Drò ne intraprendono una che li collegherà con Trento per le Marocche.

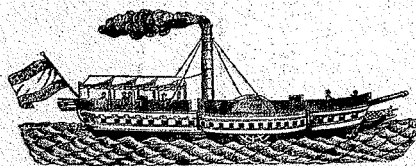
Addetti alla riparazione di una locomotiva alla stazione di Riva nel 1930.



Riva sta poi per costruire una strada che per Pranzo metterà in Giudicarie, spesa prevista 40 mila fiorini, negozianti e possidenti ne hanno offerto spontaneamente tre quarti in vista della sua utilità. Per avere sul lago un battello a vapore di maggior forza di quello attuale si è costituita una società con un capitale di 100 azioni di 1000 lire austriache ciascuna».

Nel 1850, con l'apertura della ardita strada del Ponale, la Valle di Ledro è posta finalmente in diretta comunicazione con la conca benacense. Altrettanto avviene dell'altipiano del Lomaso e Bleggio, attraverso la strada del Passo di Ballino.

Si dovrà tuttavia arrivare all'anno 1870 perché il problema del collegamento ferroviario tra l'Alto Garda e il retroterra venga ufficialmente affrontato. Risale infatti a quell'anno la costituzione a Riva di un comitato locale, per gli studi della ferrovia Riva-Mori, la cui presidenza fu affidata al rivano cav. Lutti. Dal giornale «Il Trentino» siamo informati che sebbene «la costruzione di un tronco Riva-



LAGO DI GARD

Il Battello a Vapore l'Arciduca Ranieri farà le nuove corse regolari estive, ed invernali secondo il giornale, orario e le tariffe qui sotto, fino a che non occorreranno variazioni, quali al caso saranno notificate con appositi avvisi, attivandole col giorno 15 del prossimo venturo giugno: quelle d'inverno s'intende cominciabili col primo settembre, le estive col primo maggio.

GIORNALE	ORARIO DELLA PARTENZA		LUOGO DELLA PARTENZA	LUOGO DELL'ARRIVO
	INVERNALE	ESTIVO		
Lunedì	Ore nove antimeridiane	Ore sette antimeridiane	Da Riva	A Desenzano.
Martedì	Ore due pomeridiane	Ore due pomeridiane	Da Desenzano	A Riva.
Mercoledì	Ore nove antimeridiane	Ore sette antimeridiane	Da Riva	A Lazise.
Giovedì	Ore nove antimeridiane	Ore dodici meridiane	Da Lazise	A Riva.
Venerdì	Ore nove antimeridiane	Ore sette antimeridiane	Da Riva	A Desenzano.
Sabato	Ore nove antimeridiane	Ore sette antimeridiane	Da Desenzano	A Riva.
Domenica	Riposo a Riva.			

- NB. a. Nel mercoledì e giovedì il Battello costeggerà la sponda Veronese, negli altri giorni quella Bresciana.
b. Le ore fissate per le partenze saranno rigorosamente osservate, eccettuato qualche impedimento straordinario, per cui nessuno potrà lagnarsene, come nemmeno se a caso occorresse di rimandare qualche batata.
c. Nei giorni solenni di Natale, Pasqua, Pentecoste e Corpus Domini, consacrati ai doveri di religione vengono sospese le corse.

TARIFFA PER I PASSEGGERI

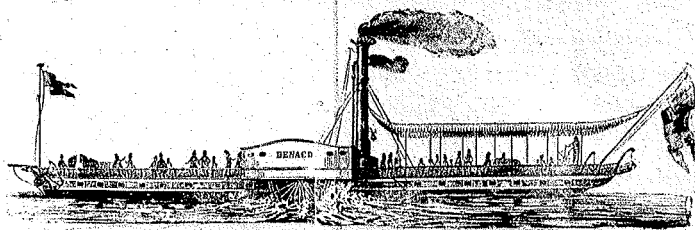
CORSO DI ANDATA, O RITORNO LUNGO LA SPONDA BRESCIANA			Primi Posti	Secondi Posti	CORSO DI ANDATA, O RITORNO LUNGO LA SPONDA VERONESE			Primi Posti	Secondi Posti
Da Riva	a Limone	Austriale L.	1	50	Da Riva	a Molveno	Austriale L.	1	50
	a Gargnano		2	25		a Castelfranco		2	25
	a Maderno		3	15		a Tassi		3	15

Orario murale del battello in legno Arciduca Ranieri del 28 maggio 1832.

Mori possa riuscire dannosa ai paesi della Valle del Sarca¹», il Consiglio Comunale della città di Trento il 22 dicembre 1871 delibera un contributo di lire 250 per il progetto rivano, «facendo notare che accordando a Riva il chiesto importo si potranno rinforzare i vincoli morali che uniscono fra loro le città del Trentino».

Il corrispondente rivano de «Il Raccoglitore», dell'1 maggio 1873 scrive «... il progetto per noi più interessante, e che certo non deve riuscire indifferente all'intero nostro paese, si è quello della ferrovia Riva, Arco, Mori e Rovereto, per la quale è già in studio avanzato un progetto di massima apprestato dai valenti Ingegneri dott. Tavernini e dott. Negri. È inutile a dirsi di quanto utile risentirebbe il paese dall'esecuzioni di questa linea di congiunzione al Garda, e quanto sarebbe vano il dubbio che tutti i Comuni interessati non facciano d'ogni sforzo perché il progetto venga tradotto in esecuzione. Benché il lavoro tecnico sia ancora incompleto, pure il giudizio di competente persona mi assicura che la lunghezza del tronco da costruirsi non eccederà

LAGO DI GARDA



PIROSCAFO DI FERRO IL BENACO

Col giorno 1° settembre 1845 questo nuovo Piroscalo della forza di 42 Cavalli principierà le sue corse invernali. Qui sotto vi sono segnate le Tariffe, ed Orario. Occorrendo variazioni saranno notificate con appositi avvisi.

GIORNO DELLA PARTENZA	ORARIO DELLA PARTENZA	LUOGO DELLA PARTENZA	LUOGO DELL'ARRIVO
Lunedì	Ore nove antimeridiane	Da Riva	A Desenzano
Martedì	Ore una e mezza pom. ^{eri}	Da Desenzano	A Riva
Mercoledì	Ore nove antimeridiane	Da Riva	A Lazise
Giovedì	Ore dodici meridiane	Da Lazise	A Riva
Venerdì	Ore nove antimeridiane	Da Riva	A Desenzano
Sabato	Ore nove antimeridiane	Da Desenzano	A Riva
Domenica	Riposo a Riva.		

Nel Martedì e Venerdì il nuovo Piroscalo parteciperà lo spedito. Venerdì, nelle altre giulie le Partenze.

Saranno allestite le corse invernali per le partenze.

Il Piroscalo, occorrendo, oltre le corse stabilite, in via di emergenza, sarà anche fatto, su richiesta, per ogni qual cosa si richieda, quando non sia in corso di lavoro.

1. Si riferisce ai paesi a nord di Arco.

Orario murale del nuovo piroscalo "Benaco" del 1 settembre 1845.

i 22 chilometri, e che la spesa in medio potrà aggirarsi dai 150 ai 160,000 franchi per chilometro. Trattandosi di una strada montuosa, e che nei paesi nostri il valore del suolo va a rappresentare un rilevante importo, la cifra non sarebbe certo eccessiva, ma su tale argomento mi riservo di ritornare presto con apposita relazione...».

Il primo documento tecnico esistente sulla Mori-Arco-Riva, e fino a poco tempo fa sconosciuto, è un piccolo libretto per operazioni topografiche di campagna, reperito recentemente dal geom. De Negri di Arco tra vari altri documenti tecnici dell'avo ingegnere, cui era stato affidato dal comitato l'incarico del progetto di massima. Dal quadernetto, che porta il titolo «Livellazione ferroviaria Riva, Arco, Ravazzone ad incominciare da Riva», si apprende che le operazioni topografiche, minuziosamente descritte e datate, si erano svolte nel giugno del 1872 e nei mesi di aprile e maggio del 1873. Interessante è notare come il tracciato, rilevato e proposto dall'ing. De Negri, non si discosti molto da quello che sarà poi il tracciato definitivo del progetto Stummer.

Intenzione del comitato era forse di realizzare una ferrovia a scartamento normale; solo così infatti si sarebbe potuto convogliare sulla direttrice Rovereto-Lago di Garda un massiccio movimento di merci e persone e solo così sarebbe potuto divenire attuabile l'ulteriore prolungamento ferroviario verso l'Italia, della Rovereto-Riva, con una linea lungo le sponde orientali od occidentali del Garda.

L'Austria, però, che nel 1859 con la seconda guerra di indipendenza aveva dovuto cedere il Lombardo-Veneto ai Piemontesi, intendeva ora rimanere ben arroccata sui nuovi confini con l'Italia, tenendo saldamente confitto il cuneo trentino contro la pianura padana. Ulteriori collegamenti ferroviari con l'Italia, a mezzo linee a scartamento normale, oltre a quelle già esistenti, erano tutt'altro che ben visti dall'I.R. Stato Maggiore.

Migliori possibilità di ottenere il benessere viennese avevano invece le linee a scartamento ridotto, specialmente se a ridosso dei confini di stato. Tali linee, già in fase di attuazione, in altre regioni di confine dell'Impero (Bosnia-Erzegovina, Slovenia, Boemia), erano caratterizzate dallo scartamento ridotto di 76 cm (comunemente definito

«Sechundsiebzig»). Si trattava di linee «miste», nate a scopo civile, ma facilmente utilizzabili anche ai fini militari; lo scartamento adottato facilitava notevolmente il tracciato, specialmente in zone montuose od accidentate, consentendo l'impostazione di curve con minimo raggio. L'introduzione in Austria di questo particolare scartamento ha una strana ed insolita origine. Nel 1869, dopo il completamento del Canale di Suez, il materiale rotabile caratterizzato dallo scartamento 76 cm, impiegato nel grandioso cantiere, venne posto all'asta; acquistato dall'Austria, formò il primo nucleo delle numerose linee «Sechundsiebzig» successivamente realizzate.

Il 13 aprile 1873 fu rilasciata al comitato rivano una concessione preliminare² da parte delle autorità di Vienna. Poco dopo, anche perché le richieste di nuove linee locali si susseguivano a tamburo battente da molte regioni del vasto impero, l'I.R. Governo si accinse a predisporre una nuova organica legislazione relativa alle ferrovie locali; il «Lokalbahngesetz» fu varato il 25 maggio 1880. Fino a quell'anno anche il progetto della Mori-Arco-Riva rimase chiuso nel cassetto.

È con il 1881 che si riprende a parlarne avviando discussioni e polemiche, che spesso toccano toni assai vivaci. Chi propugna una linea a scartamento normale, chi invece, più realista, vista l'opinione di Vienna, lo scartamento ridotto e chi, infine, specialmente tra la categoria dei trasportatori privati, cerca di ostacolare qualsiasi iniziativa.

Nel 1881 viene pubblicato dall'ing. Mutinelli un approfondito studio dal titolo «La ferrovia Rovereto-Arco-Riva dal punto di vista finanziario». Degna di nota appare l'indagine, ivi dedicata, ai prodotti che dal Basso Sarca venivano avviati verso la Valle dell'Adige, anche perché essa ci dà un interessante ragguaglio di quella che era l'economia della zona cento anni fa. Veniamo così a sapere che dal Basso Sarca e zone vicine affluivano alla stazione ferroviaria di Mori, assieme ai più comuni prodotti locali, quali uva, vino, pesce, olio, anche le merci più strane, come: erba

2. La concessione preliminare non dava «de facto» il diritto di realizzare la linea. Per questo occorreva invece una concessione definitiva, la quale era rilasciata in base ad un esame completo ed esauriente del progetto, nonché delle effettive possibilità di assolvere tutti gli obblighi inerenti la concessione, da parte del richiedente.

sommaco, tubi in pietra di Arco, foglie di tabacco di Nago e Mori, ghiaccio del lago di Loppio, formaielle fatte coi resti degli ossi d'olivo, olio di lauro e foglie di lauro, e che infine, ben 2500 quintali all'anno erano impegnati dai trasporti militari.

In quanto alle caratteristiche tecniche della progettata ferrovia, scrive il Mutinelli: *«Nel nostro caso si dovrà scegliere il calibro di un metro; un tal binario, supposta la felice congiuntura di uno insperato sviluppo commerciale, sarà ancora in grado di soddisfare le esigenze, mentre un più piccolo calibro potrebbe forse col tempo addimostrarsi insufficiente.*

La nostra linea partendo da Riva toccherà Arco, e valicato il Sarca, monterà con l'ascesa del 25 per mille la costa del monte cosiddetto della Mazza supererà l'altezza di S. Giovanni senza che sia necessaria una galleria e riguadagnerà la pianura alle prime case del paesetto di Loppio.

Passando vicinissimo alla borgata di Mori, scenderà un poco per valicare favorevolmente alle Seghe prime la valletta del Cameràs³ e poi risalirà la sponda destra dell'Adige, passando presso Sacco con un nuovo ponte, ovvero rinforzando il già esistente, per poi metter capo nella stazione di Rovereto. La lunghezza della linea è di 27 chilometri. E qui non posso fare a meno di fermarmi un poco per dimostrare la convenienza di metter capo a Rovereto. Se adottando il sistema normale c'era luogo al dubbio che forse fosse da preferirsi la stazione di Mori come punto di rannodo, ora, trattandosi di sistema ridotto, ogni dubbio svanisce. La maggior lunghezza della linea, per circa 5 chilometri, non è punto uno svantaggio imperocché essendo le pendenze in questo tratto poco rilevanti, il dipiù delle spese di trazione è una somma minima e la spesa pel personale essendo precisamente la medesima, l'entrata lorda non farà che avvantaggiarsene.

Siccome poi Rovereto è il centro commerciale ed industriale della provincia, il traffico ed il movimento passeggeri saranno sensibilmente maggiori che non facendo capo a Mori imperocché, se ciò fosse, si avrebbe un inutile trasbordo di merci e di passeggeri non solo, ma si dovrebbero anche mettere a calcolo gli incagli a cui andrebbe soggetto il traffico per essere la società della

3. Fino a questa località il tracciato era abbastanza simile a quello realizzato poi dallo Stummer.

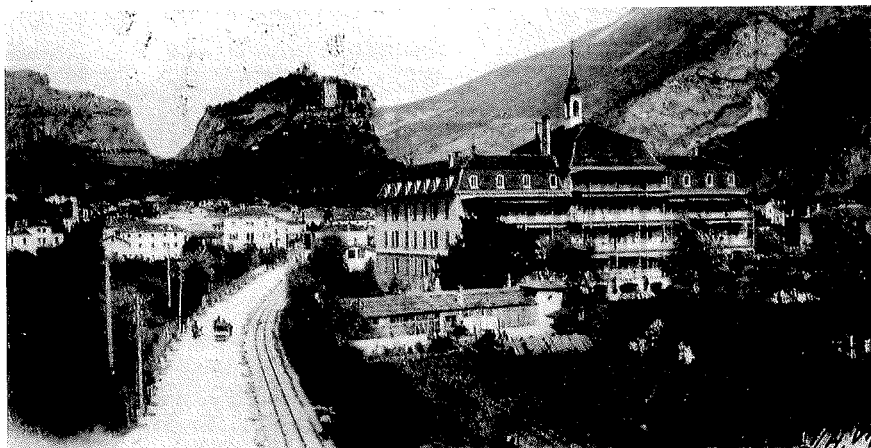
Südbahn costretta all'esercizio del piccolo tronco Rovereto-Mori, circostanze queste che di certo non sono propizie allo sviluppo del commercio locale.

Ma v'ha di più. Supponendo alla nostra linea, come di ragione, la possibilità di un ragguardevole sviluppo commerciale esso avrà luogo tra il bacino del lago di Garda e l'interno della monarchia, o la Germania, cioè verso il nord e viceversa.

La nostra ferrovia non ha, né mai può avere lo scopo di ravvicinare il bacino del lago a Verona bensì alla Germania».

Con tutte queste belle premesse, non risulta però certamente chiaro come una ferrovia, organizzata secondo i criteri che andava proponendo, fosse in grado di affrontare l'ingente traffico previsto.

«Una sola locomotiva (!?) - afferma infatti il Mutinelli - farà il servizio in ambe le direzioni, mentre la seconda macchina resterà in riserva non riscaldata. In questa maniera si avrà un considerevole risparmio di combustibile. Supponendo una velocità da 18 a 20 chilometri all'ora la durata di un'andata e di un ritorno, comprese le fermate, sarà di tre ore e mezzo; in inverno si potranno dunque spedire tre treni in ambe le direzioni ed in estate quattro e anche cinque. In casi straordinari si riscalderebbe la seconda locomotiva, ma ciò solo eccezionalmente. Il servizio notturno dei treni deve essere in massima escluso. Non ci sarà il telegrafo, non ci saranno cantoniere, né barriere inutili, né superflui impiegati. Si dovrà rigettare quel mostruoso apparato di burocratiche prescrizioni e complicati regolativi che è in uso presso



La linea della MAR a sud di Arco, a margine della carreggiabile per Riva.

tutte le grandi amministrazioni ferroviarie, non sempre a loro vantaggio».

Troppi particolari risultavano in contrasto con il «Lokalbahngesetz» del 1880: anche se portato avanti, un tal progetto ben difficilmente avrebbe ottenuto il benessere burocratico.

I locali oppositori della ferrovia poi non disarmarono di fronte alle rosee previsioni del Mutinelli, corredate dalle più ottimistiche cifre. Non accontentandosi certo di seguire il comportamento tenuto dall'«asin bigio» di carducciana memoria al passare della vaporiera, ben agguerriti, scesero anch'essi nell'agone con altrettante argomentazioni e dati. Nello stesso anno dello studio del Mutinelli, viene stampato un opuscolo a firma «Un tecnico» dal lungo titolo quasi filosofico: «Riflessioni sulla meditata ferrovia Rovereto, Mori, Arco, Riva e sulla strada postale Nago-Arco oppure Nago-Torbole». L'anonimo autore, con linguaggio fiorito e con qualche sgrammaticatura, polemizza sulla ideata linea ferroviaria prendendo a spada tratta le difese del paese di Torbole che, con la ferrovia per Arco e Nago, si sarebbe visto completamente tagliato fuori dai mezzi di comunicazione con la Val Lagarina.

«Una varietà così frequente ed ineguale di pendenze - sostiene l'anonimo autore - rende assai difficile l'adattamento delle locomotive destinate a percorrere l'intera linea, e richiede l'applicazione di Macchine più pesanti che siano munite di forti freni, e che domandano un consumo di combustibile molto maggiore dell'ordinario...»

... Messi insieme i Distretti di Mori, Arco, Riva e Valle di Ledro si raccapezza una popolazione di circa 42.000 abitanti, la quale vive scarsamente dai prodotti del terreno, dalla pastoreccia, dalla pesca e dalla scarsa industria ridotta a poche filande di seta, alla fabbrica dei tubi di pietra d'Arco, e ad altre produzioni di piccola entità. Il maggior provento deriva dall'importazione di grani, sale, caffè, zucchero e qualche cosa in vino e coloniali. In quanto all'esportazione si riduce a molto meno, cioè olio, pesce, frutti, broccoli, tubi ecc. ...»

... Perciò io credo che il più sano e lodevole pensiero sarà quello, che i Comuni interessati sappiano unirsi e si rivolgano senza perdita di tempo alle Autorità Superiori, anche per implorare, che venga posta fine ad una trattativa effimera e perniziosa (sic!), la quale ha cagionato pur troppo la perdita di un tempo

assai prezioso, e finisca colla preghiera, che non si voglia frapporre ulteriore indugio (sic!) a togliere uno sconcio malegevole e pericoloso, e dacchè sussiste il grazioso Assegno Ministeriale⁴, voglia passare alla pronta correzione della strada erariale di Loppio-Nago-Torbole».

Ma ormai anche oltre Brennero ci si interessa del nuovo tronco ferroviario le cui prospettive, dal punto di vista economico, sembrano palesarsi assai interessanti.

Il 12 gennaio 1882 viene rilasciata la preconcessione ad una società viennese: la «Union Baugesellschaft».

Forse scossi dall'apparire di questo nuovo concorrente, nel Basso Sarca si cerca di accelerare i tempi. Una preconcessione viene ottenuta il 29 maggio dello stesso anno anche dal possidente rivano Gedeone Bernardinelli, titolare di una messaggeria, il quale, come già abbiamo ricordato, durante la costruzione della strada della Maza aveva concorso finanziariamente all'ampliamento della carreggiata, per conseguire il diritto di precedenza sulle concessioni governative nell'uso dell'arteria. Intenzione del Bernardinelli però è di realizzare un «tramway a vapore» a scartamento ridotto, più che una vera e propria ferrovia. Il 12 marzo 1883 si riuniscono ad Arco i rappresentanti dei Comuni di Arco, Riva, Mori, Oltresarca, Romarzollo, Drò e Cologna, nonché varie autorità e rappresentanti di enti, per discutere la proposta di un pubblico finanziamento al progetto avanzato dal Bernardinelli. Il progetto, illustrato ai presenti dall'ing. Francesco Tavernini, probabilmente è una rielaborazione del progetto di ferrovia a scartamento normale, redatto ancora nel 1871-72 dallo stesso ing. Tavernini e dall'ing. De Negri.

Il cav. Vincenzo de Lutti, Presidente del «Comitato Promotore Ferroviario», *«Premesse parole di conforto segnalando in special modo il numeroso concorso di delegati, fa osservare che le basi che avevamo per il passato erano poco positive, che ora abbiamo davanti agli occhi un progetto che per cura del coraggioso ed intraprendente Bernardinelli ci rende facile la cosa, perché richiede dai Comuni ben poco se vuolsi por mente alla grandezza dell'opera».*

Volantino del 1898 con cui si rendono noti i risultati dell'estrazione delle azioni di priorità della Società p.A. ferrovia Mori-Arco-Riva.



4. L'autore si riferisce ad un contributo stanziato in quell'epoca dal Ministero per la sistemazione della strada Nago-Torbole.

La proposta è condizionata è vero al soccorso governativo, il quale non mancherà, se i Comuni daranno prove di essere tutti d'accordo e compresi della importanza della cosa»⁵.

La seduta si dilunga in discussioni su particolari di relativa importanza del tracciato e quando si arriva al dunque..., cioè agli importi delle sovvenzioni ripartiti per Comune, richiesti dal Bernardinelli, l'entusiasmo iniziale si affievolisce e gli impegni rimangono molto vaghi. La realizzazione, che sembrava ben avviata, dovrà subire un ulteriore rinvio.

Tre anni dopo, il 20 ottobre 1886, il Comitato per la Ferrovia, forse intendendo sganciarsi dalle precedenti proposte del Bernardinelli ed operare autonomamente anche nel reperimento dei fondi per la realizzazione di una vera e propria ferrovia, chiede ed ottiene una concessione preliminare.

Ma un nuovo temibile concorrente d'oltre Brennero si fa avanti: l'ing. Rudolf Stummer von Traunfels, progettista di altre linee ferroviarie a scartamento ridotto realizzate in Austria. Con un progetto personalmente redatto, il 19 marzo 1887 ottiene la concessione preliminare. Sembra che il progetto Stummer venga accolto assai favorevolmente nella capitale dell'Impero, non solo perché proposto da un suddito di provata fedeltà verso la monarchia asburgica, ma anche perché lo scartamento scelto è quello di 76 cm che, come abbiamo visto, era stato adottato per le linee a carattere «misto»⁶.

Ormai i locali si vedono sfuggire ogni possibilità di recuperare il tempo perduto in discussioni e futili polemiche. La rappresentanza della Città di Riva (l'odierno Consiglio Comunale), nella sua seduta del 15 giugno 1887, è costretta a rendersene conto nominando una commissione per l'esame del progetto Stummer. Il 7 dicembre dello stesso anno, la Rappresentanza respinge il progetto Stummer «perché non corrispondente, anzi ritenuto di danno agli interessi di Riva».

5. Dal verbale della seduta, stampato a cura del comitato.

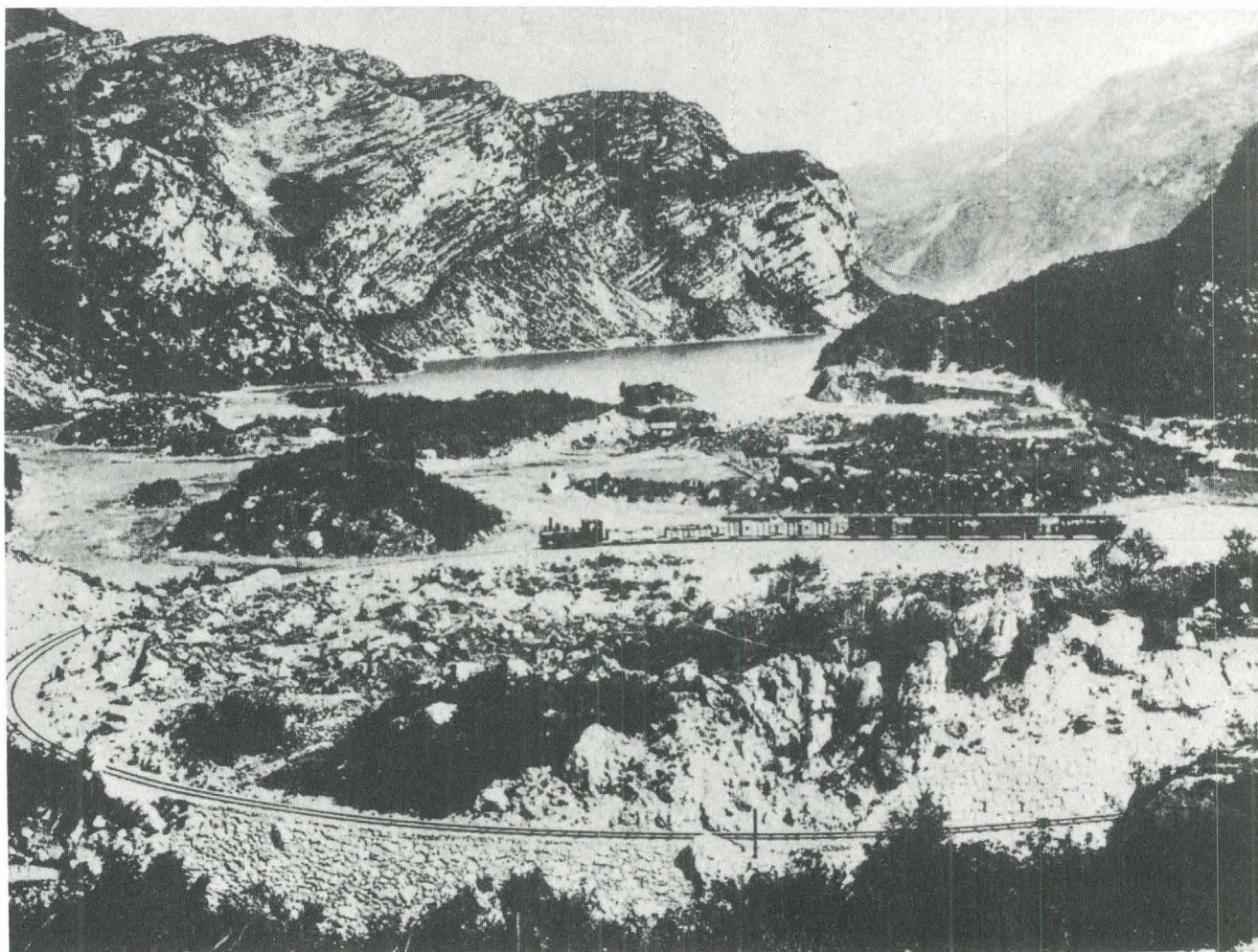
6. Lo scartamento tra le due rotaie di 760 mm, scelto per linee civili-militari austriache, è di poco superiore alla metà dello scartamento di 1435 mm, adottato per le normali ferrovie in quasi tutti i paesi europei.

Le premesse al verbale della seduta di Rappresentanza della città di Riva del 7 giugno 1889 riportano:

«In questo frattempo erasi fatto strada un altro progetto per il quale da taluno si invocarono invano quelle garanzie che la Rappresentanza cittadina aveva chiesto onde abbandonare il progetto Stummer, e l'I.R. Ministero del Commercio non aveva onorata la protesta del Comune di Riva di una risposta qualunque.

Ma intanto il sig. Ingegnere de Stummer pubblicava una nuova circolare in data 1 febbraio 1888 con la quale domandava il concorso dei Comuni per la definitiva esecuzione del suo progetto, e con altra circolare il Comitato di Arco annunciava la defi-

Un convoglio formato da due vagoni merci a sponde basse, due vagoni merci chiusi, un vagone postale e tre carrozze passeggeri, sul grande tornante sopra il Lago di Loppio, all'inizio della salita del Passo di S. Giovanni.



nitiva reiezione del progetto Bernardinelli ed il suo intendimento di vedere ad ogni costo definitiva cosa.

Nella Circolare Stummer era messa in vista la minaccia di fissare ad Arco la STAZIONE PRINCIPALE E CENTRALE».

A seguito di tale grave minaccia, Riva cerca di correre ai ripari nominando un comitato formato dai rivani dott. Vincenzo Colò, dott. G. B. Poli e Giuseppe Canella, con l'incarico di aprire nuove trattative con l'ing. Stummer.

Si arriva così alla burrascosa seduta della Rappresentanza Cittadina del 17 giugno 1889, che vede i rappresentanti rivani divisi in due gruppi opposti tra loro. Dirige la seduta il dott. Luciolli in sostituzione del Podestà Bernardinelli, non intervenuto in quanto cointeressato nel progetto concorrente. I posti riservati al pubblico sono stipati.

I tre rappresentanti, precedentemente nominati dal Comune per trattare con lo Stummer, si dichiarano propensi ad accettare questo progetto, pur con varie modifiche e correzioni. Ma la maggioranza dei consiglieri è apertamente contraria a tale soluzione. Volano parole grosse e gli animi si accalorano. Qualcuno polemicamente obietta che il Garda non si trova affatto in Bosnia, riferendosi evidentemente alle ferrovie a scartamento ridotto costruite colà, ma alludendo anche, con sottile ironia, alla scadente reputazione che i bosniaci avevano tra i trentini. Canella, nel tentativo di salvare di fronte al consesso il progetto Stummer, legge una circolare del progettista, illustrante le caratteristiche della nuova ferrovia. Scrive l'ing. Stummer:

«Lodevole Rappresentanza Comunale!

La ferrovia locale progettata dal sottoscritto con scartamento di 0,76, che dalla Stazione di Mori per Arco mette a Riva, come essa venne presentata e spiegata nella Commissione della Revisione della traccia in Riva il 30 novembre e 1. dicembre 1887 è ora assicurata e la sua esecuzione dipende soltanto dalla definitiva e legale dichiarazione che i Comuni interessati corrispondono un contributo annuo di 5000 fiorini per 20 anni, incominciando dal giorno dell'apertura dell'esercizio.

La ferrovia staccasi dalla Stazione di Mori (Südbahn) usa la strada esistente, attraversa il borgo Mori lungo la strada superiore, e con parziale utilizzazione della strada giunge a Loppio, e lungo il lago sviluppa, in sede propria, con una pendenza del 35 per mille fino a S. Giovanni, con una grande trincea, e da qui

discende col 36 per mille fino alla chiesa di S. Rocco, passa la strada e sempre in sede propria dietro il paese di Nago raggiunge la strada della Maza ove è situata la Stazione Nago-Torbole⁷.

La traccia segue quindi la strada nuova verso Oltresarca, e nella prossimità del Cimitero di Caneve abbandona la strada e passando il Sarca raggiunge la Stazione di Arco verso le Monache, poi di nuovo corre sulla strada Riva-Arco e seguendo la statale fino al di sopra della chiesa di S. Maria Inviolata presso Riva scende dolcemente in sede propria fino alla Stazione di Riva presso S. Francesco⁸.

La stazione di Arco è destinata quale Stazione principale e centrale.

Il movimento dei treni avrà luogo di giorno e di notte e la linea verrà corrispondentemente dotata, anzi ciò forma la condizione essenziale per la sua esecuzione.

I mezzi di trasporto, i veicoli, sia per persone come per le merci, sono convenientemente commisurati, ed in special modo le macchine sono così forti che per ogni prevedibile movimento, anche per il più remoto futuro, è assicurata in ogni rapporto la più perfetta potenzialità.

Per dimostrarlo osservasi per esempio, che con una locomotiva in 24 ore si può trasportare da Mori a Riva 1000 persone, e con due locomotive nello stesso tempo si trasportano oltre 3000 quintali di merci, ed un tale movimento di persone e merci anche in singoli giorni od epoche dell'anno, non è prevedibile nemmeno in un futuro più splendido.

Nella stazione di Mori verranno introdotti i più moderni apparati per il trasbordo.

Per il facile e sollecito movimento di botti, pietre, balle, ecc. viene costruita una Grù mobile in un'armatura superiore, e per il carbone, calce e simili oggetti havvi un apposito piano inclinato, costruito in modo che non havvi perdita alcuna di merci, come in tutte le altre stazioni. Acciò per merci speciali come Mobili, Vetri, tabacco ecc. ed anche per merci sciolte non imballate, non debba aver luogo il trasporto dei singoli pezzi, vengono costruite delle apposite casse od intelajature di legno o di intreccio, che riempite colle relative merci si trasbordano colla Grù sospesa, o vengono collocati direttamente dal vagone normale nel vagone della ferrovia ridotta o viceversa essendo i binarii a tale scopo disposti.

7. In sede di progetto esecutivo il tracciato, specialmente sulla salita di S. Giovanni, è stato completamente riveduto e le pendenze addolcite.

8. Trattasi dell'ex Convento di S. Francesco ove oggi hanno sede gli uffici della Pretura.

In questo modo dai luoghi mittenti, da altre ferrovie alle stazioni della linea Mori-Arco-Riva e viceversa, si conducono merci fragili e delicate, e merci sciolte senza toccarle, senza alcuna avaria.

La linea locale, così progettata, corrisponde pienamente alle esigenze del movimento da Mori colla Valle del Sarca e valli laterali e per potenzialità, comodità, corrispondentemente ai mezzi da impiegarsi, non può essere superata da alcuna altra ferrovia».

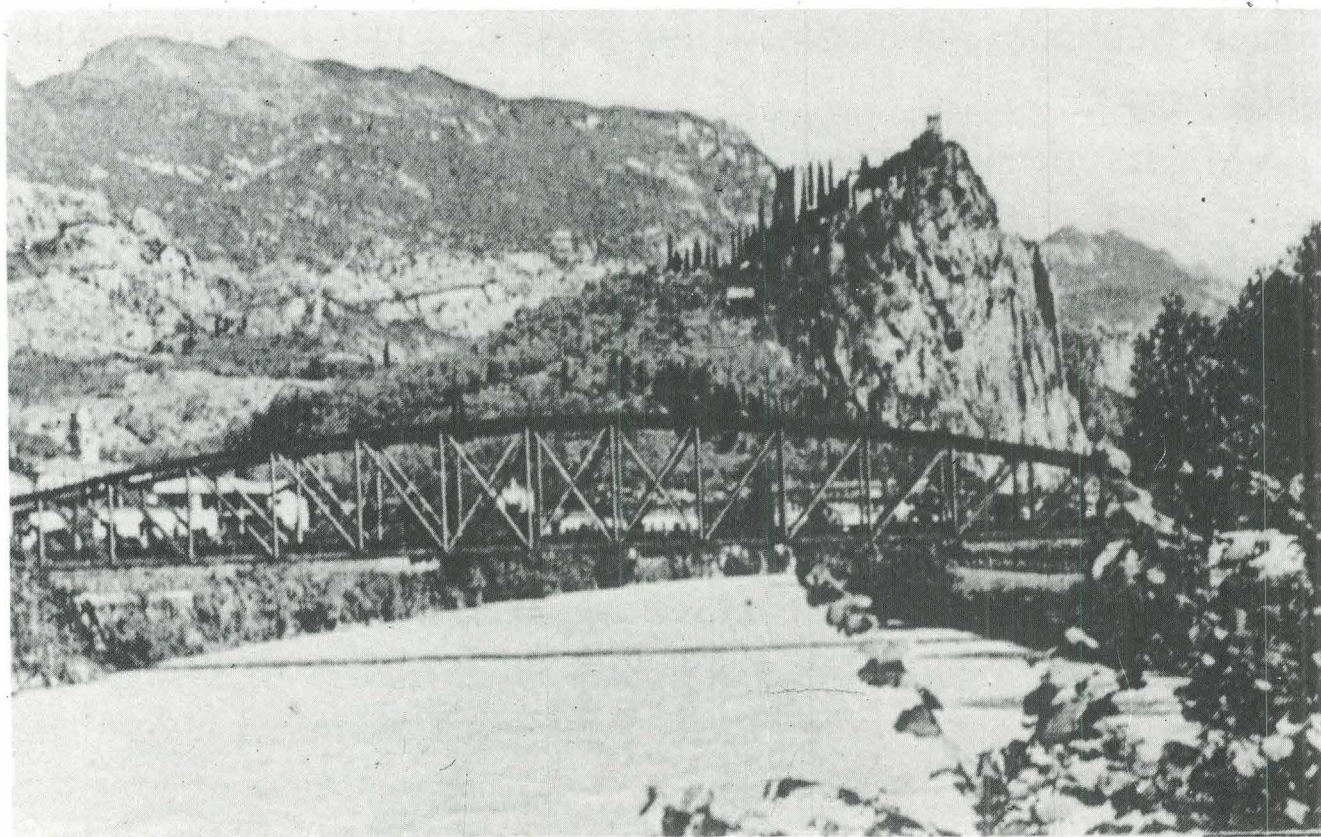
L'opposizione però non cede e viene messa ai voti una mozione dettata da Lutti, l'ex presidente del primo comitato rivano per la ferrovia. La mozione sostanzialmente chiede che il Comune prosegua le pratiche per *«venire presto prodotta una proposta concreta... unicamente nel miglior interesse del Comune e del servizio pubblico, confermando del resto tutti gli antecedenti sui conchiusi per quanto si riferirebbe alla precedenza da darsi ad un binario normale, quando avessero a verificarsi possibili e fondate combinazioni per poterlo ottenere».*

Questo in altre parole, significa l'aspettarsi utopisticamente un radicale voltafaccia da parte delle autorità politiche e militari viennesi.

La proposta Lutti viene messa ai voti ed è approvata con 17 voti favorevoli, 8 contrari, una astensione. Riva ha così negato il suo placet ad una ferrovia a scartamento ridotto.

Ma la città benacense è ormai palesamente sola di fronte al generale consenso degli altri centri interessati. Forse, a causa dell'opposizione rivana, anche il progetto Stummer, come già i precedenti, avrebbe potuto segnare qualche battuta di ritardo, specialmente nel reperimento del grosso finanziatore, se nel frattempo non fosse intervenuta una circostanza piuttosto singolare...

Il ponte in ferro della MAR sul
fiume Sarca ad Arco.



La classica panoramica del lago di Loppio con il grande tornante della linea della MAR, da una stampa a colori di fine '800.



Una vicenda romantica

È un giorno dell'anno 1888. Davanti alla semideserta stazione di Vandoies, sulla linea ferroviaria della Val Pusteria, si ferma un landò trainato da due cavalli; ne scende una delicata fanciulla bruna, dai tratti sottili, pallida in volto, nobile nel portamento. Certamente è in attesa di qualcuno in arrivo con l'imminente treno proveniente da Vienna. Inganna il tempo esaminando attentamente, con l'occhio esperto ed intelligente di chi non è ai primi approcci con l'arte, alcuni strani affreschi che ornano le pareti della piccola stazione.

Un giovane biondo, alto, non ancora trentenne, impettito nella divisa di funzionario ferroviario, le si avvicina, la interroga: vuol conoscere il parere della giovane sulle pitture. Quel ferroviere, artista a tempo perso, è infatti l'autore di quelle opere. Il discorso poi prosegue e si avvia su altri binari...; occhiate languide si intrecciano. Solamente l'arrivo del treno da Vienna interrompe, con un brusco richiamo alla realtà, i due giovani ormai reciprocamente ammaliati.

Ma le emozioni per il giovane funzionario non sono ancora finite: quasi si sente venir meno quando, poco dopo, dal treno scende il padre della fanciulla: l'I.R. Consigliere barone Melchiorre Giuseppe de Lindegg, Signore di Mollenburg, Weissenberg, Marbach, Arndorf e Lizzana¹.

Padre e figlia salgono sul landò in attesa e la baronessina Luigia de Lindegg si accomiata con gli occhi lucidi dall'emozionato capostazione.

1. Il casato roveretano de Lindegg, originario della Stiria, ebbe come capostipite del ramo Lizzana un Nicolò, divenuto procuratore fiscale a Rovereto e qui deceduto, centenario, nel 1578.

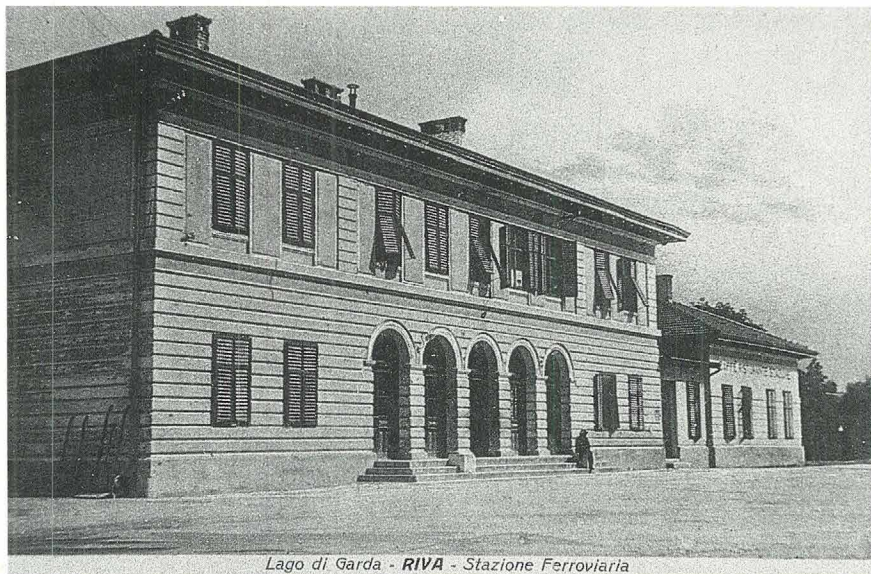
Stazione di Arco.



Le settimane seguenti, lettere appassionate si intrecciano tra Vandoies e Rovereto, fino a quando un formale ordine paterno vieta alla giovane nobile di intrattenere ulteriori rapporti con un semplice funzionario delle ferrovie. Otto Karl Stöber, proveniente da modesta famiglia slesiana, era divenuto funzionario delle I.R. Ferrovie Meridionali Austriache dopo vari anni di servizio militare, prestati tra le file dell'I.R. Esercito. Non è accertato se egli fosse arrivato a questa professione, in virtù di quel vecchio adagio austriaco che press'a poco diceva:

*«Chi poco sa, né conosce mestiere
Diventa postino, oppur ferroviere»².*

Probabilmente si trattava di una delle classiche eccezioni, che valgono a confermare la regola, visto che lo Stöber conosceva al momento della sua assunzione alla Südbahn, oltre che il tedesco e il boemo, lingue apprese nell'infanzia, anche il croato e l'italiano; era inoltre assai esperto nei segnali Morse e nei segnali di comunicazione e un discreto pittore dilettante. Tutto questo però non era affatto sufficiente, secondo il nobile barone di Lindegg, perché il modesto «Eisenbahner» Otto Stöber potesse aspirare a divenire suo genero.



Lago di Garda - RIVA - Stazione Ferroviaria

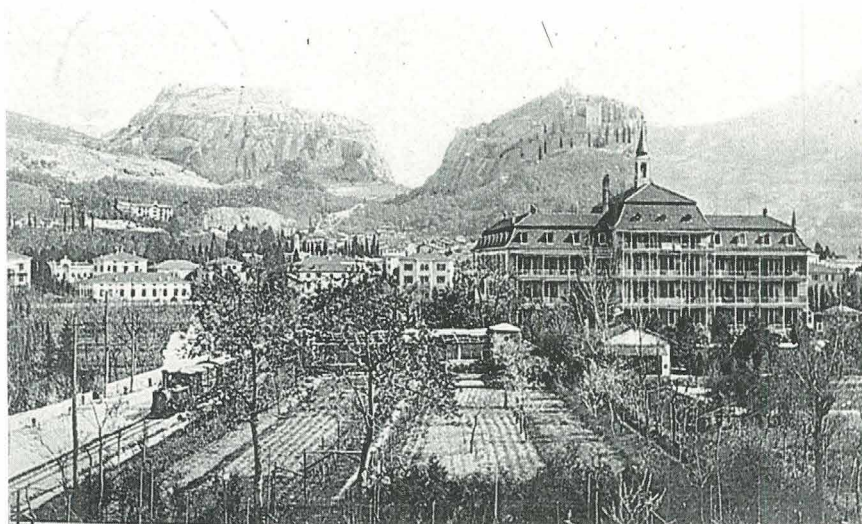
2. «Wer nix is' un wer nix kann,
Geht zu der Post oder zu der Einsenbahn».

La stazione di Riva, appena ultimata, nell'anno 1891.

Ma l'amore, come si sa, può superare ostacoli ben più grossi del veto di un barone. E dal momento che la figlia appariva ormai irremovibile, il barone fu costretto a scendere ad un compromesso. Quale soluzione poteva essere migliore, se non quella di trasformare il modesto funzionario della Südbahn in titolare capostazione principale di una autonoma linea ferroviaria? (anche se a scartamento ridotto!). Occasione più propizia non si sarebbe potuta inventare: il progetto del cav. Stummer per la ferrovia Mori-Riva era pronto e non aspettava altro che l'intervento di un solido finanziatore per la sua realizzazione. Costretto ormai dagli eventi, il barone de Lindegg mobilitò una buona schiera dei suoi altolocati conoscenti. Un amico di famiglia, il barone Malfatti di Rovereto, si rivolse di persona all'Imperatore Francesco Giuseppe, sollecitando il suo intervento per la concessione definitiva.

Sembra che effettivamente il Kaiser si sia interessato al progetto anche perché, come abbiamo già rilevato, dal punto di vista tecnico la linea rispecchiava abbastanza fedelmente quelle ferrovie a carattere «misto», di cui già abbiamo parlato.

Trovato il finanziatore nella persona del dott. Schwarz, banchiere di Bolzano, il 23 novembre 1889 arrivò anche la tanto attesa concessione definitiva e, superati gli ultimi



Un convoglio della MAR, diretto a Riva, ha appena lasciato l'abitato di Arco.

Convoglio della Südbahn alla stazione di Mori Ferrovia. Questa stazione fungeva anche da capolinea della ferrovia per Arco e Riva.



*Mori. Stazione delle meridionale.
Mori, Bahnhof.*

ostacoli burocratici posti dalla Municipalità di Riva, che non gradiva per vari motivi il progetto a scartamento ridotto così come era stato impostato, si poté finalmente dare il via ai lavori. Il 28 maggio 1890 a lavori iniziati, il concessionario ottenne il permesso di costituire una società per azioni, che divenisse proprietaria della costruenda ferrovia.

Il 9 giugno 1890, scrive la «Gazzetta di Trento»:

«Oggi (8 giugno 1890) s'è costituita una Società sotto la firma Ferrovia Mori-Arco-Riva sul Garda, colla sede in Bolzano. Il capitale in azioni ammonta a 1.150.000 fiorini».

Solamente il 15 e il 25 giugno dello stesso anno ebbe luogo la cosiddetta «ispezione politica superlocale» («Politische Begehung»), incontro con i proprietari dei terreni espropriati, per eventuali osservazioni, o per convenire gli indennizzi da versar loro.

Dai verbali delle sedute, redatti parte in italiano parte in tedesco, secondo la lingua parlata nei vari interventi, è interessante rilevare come, tra gli espropriati, i piccoli proprietari di Nago siano stati i più accondiscendenti verso la nuova società ferroviaria. Non è pertanto un caso se, negli anni successivi e fino alla soppressione della ferrovia,



Ritratto del capostazione Otto Stöber.



Dirigenti e funzionari della MAR posano davanti alla locomotiva «Lago di Garda» alla stazione di Riva. Il primo a sinistra è il capostazione Otto Stöber.

un buon numero di naghesi ha potuto ottenere vari posti di lavoro nella nuova società.

Ma torniamo al nostro racconto. Lo Stöber, che nel frattempo era riuscito a farsi trasferire prima a Mattarello poi a S. Michele all'Adige, il 30 novembre 1890, quando i lavori di costruzione della «sua» nuova ferrovia si avviavano al termine, si licenziò dalla Südbahn prendendo subito posto presso la nuova società. Trascorse i due mesi che ancora lo separavano dal compimento del suo sogno collaborando alla stesura dello statuto della futura ferrovia, per il capitolo relativo all'ordinamento della cassa malattia del personale.

Non gli mancò anche l'occasione di prestare il suo estro di artista disegnando il monogramma con le lettere MAR, da applicarsi sul copricapo degli addetti alla nuova ferrovia. Divenne capostazione titolare di Riva nel gennaio 1891, già al momento dell'apertura della linea; ma per coronare definitivamente il suo sogno d'amore dovette ancora attendere più di un anno.

Sig. ^a Luigia de Lindegg	20	29	18	Domenico	Luigia de Lindegg	Storico
del Sig. Melchiorre, e Sig. ^a Santina				Cappelloni Luigi	Luigia de Lindegg	Storico
Martina, nata in questa parrocchia						
il 21 Agosto 1863, e qui dimorante						
mobile, maggiorenni, istruita in Relig.						

14 Maggio 1892	Stöber Sig. ^a Ottone	del fu Adolfo, e Carolina nata	20
	Episcopichy nato a Frepavia il 18 Novbre. 1859, e dimorante a Riva		
	Capostazione della ferrovia-tram, celibe maggiorenni, pubblicato qui		
	ed a Riva il giorno scorso, una pro tribus, senza emergere impedim.		
	istruito in Religione, si unì in matrimonio colla		

Registrazione dell'atto di matrimonio del capostazione Otto Stöber con la nobile Luigia De Lindegg di Rovereto.

Il primo capostazione di Riva, Otto Karl Stöber, da un ritratto ad olio conservato nel Museo Civico di Riva del Garda.



E finalmente il tanto sospirato giorno!

Il 14 maggio 1892 Otto Stöber conduceva all'altare, nella chiesa arcipetrale di San Marco a Rovereto, la baronessina Luigia de Lindegg. Quel giorno tutta la MAR fu in festa. Testimone per lo sposo fu l'ing. Julius Mühleisen, direttore tecnico della MAR. Il viaggio nuziale tra Rovereto e Riva avvenne con uno speciale convoglio trainato dalla locomotiva «Pinzolo», la più recente tra le locomotive acquistate dalla società. Sembrava così concludersi, nel classico dei modi, la romantica vicenda dei due innamorati.

Ma un triste destino doveva attendere la giovane coppia felice.

Una sera primaverile dell'anno successivo, mentre stava scendendo in un'imbarcazione addobbata, per assistere ad uno dei primi spettacoli pirotecnici notturni, organizzati nel golfo di Riva, la gracile Luigia Stöber cadde malamente. La brutta caduta ebbe come fatale conseguenza un parto prematuro ed il piccolo nato, Ottone, morì poche ore dopo essere venuto alla luce.

Fu con ansia e speranza che, qualche anno dopo, in casa Stöber si attese la nascita di un secondo figlio. Ma il 25 novembre dell'anno 1896 la povera Luigia si spense durante il parto; anche la piccola nata, cui fu dato il nome della madre, spirò poche ore dopo. Luigia Stöber fu seppellita accanto ai suoi due piccoli, nella tomba della famiglia de Lindegg a Rovereto.

Dopo le sventure abbattutesi sulla propria famiglia, per il capostazione rivano, rimasto solo, l'atmosfera locale divenne ormai insostenibile, nonostante qui, con il suo carattere aperto e cordiale, egli si fosse fatto un buon numero di conoscenti ed amici. Il primo agosto 1898, Otto lasciò definitivamente Riva e la MAR per trasferirsi a Guntramsdorf, nell'Austria orientale, quale capostazione della linea privata Wiener Lokalbahn. Passò poi in varie località dell'Austria e infine nella Boemia, dove poté formarsi una nuova famiglia. Morì nel 1905, lontano da quella che fu la sua prima famiglia e lontano dal suo grande sogno ed orgoglio: la MAR.



Tessera di circolazione sui battelli in servizio sul Garda, intestata al capostazione Otto Stöber.

La costruzione

Una nutrita serie di corrispondenze, apparse nei quotidiani dell'epoca, ci tiene dettagliatamente informati sull'andamento dei lavori di costruzione della MAR. Seguiamo pertanto lo svolgersi dei lavori attraverso le cronache di chi fu testimone di quegli avvenimenti.

Il 26 marzo 1890 il corrispondente da Arco della Gazzetta di Trento scrive:

«Ho il piacere di notiziarvi che nella vertenza del Municipio di Arco colla ditta bancaria fratelli Sigismondo Schwarz e coll'ingegnere in capo dirigente dei lavori sig. Mühleiser¹, tutte le difficoltà vennero appianate, di guisa che alcuni giorni or sono furono date energiche disposizioni perché sia dato anzitutto corso alle difficoltosissime espropriazioni dei terreni privati, di contro pure alla pretesa di prezzi enormi; e già furono fatti molti contratti, quantunque pagando il suolo esuberantemente, il che prova che l'onorevole ditta Schwarz ama soprattutto ovviare a contrasti e girar le difficoltà pagando se occorra molto generosamente.

... Riguardo ai lavori, l'imprenditore, notissimo per capacità, onestà e zelo, sig. Carlo Filosi, ha preso lui in massima il lavoro, ed ha già impreso l'incominciamento della costruzione col giorno 17 corr. mettendo in opera circa 200 lavoranti, sul punto più difficile ch'è fra Loppio e Nago - sul monte S. Giovanni. Ed infatti la mattina del 19, giorno di S. Giuseppe, per desiderio del signor imprenditore furono sparati ben oltre 100 colpi che echeggiarono festosamente lontano.

Il dì 27 del corrente mese verrà poi dato mano alla costruzione del Ponte sul Sarca, per il passaggio della ferrovia, lavoro

1. Gli articoli dei quotidiani riportano il nome con la grafia Mühleiser, mentre dai documenti originali della MAR e dalla firma autografa, risulta il nome Mühleisen.

questo assunto dal valente ingegnere architetto sig. Carlo Marchetti; ed in pari tempo il sig. Filosi darà principio, ancora entro questa settimana ai lavori del piazzale della Stazione - (spianamento e tomi) cominciando dal Sarca fino allo stradale postale che conduce a Riva.

La stazione verrà eretta verso mezzogiorno, fiancheggiando le due ville denominate, Carlo e Novelinda - sul fondo di proprietà del sig. imprenditore. La detta stazione riesce a 40 metri di distanza dalle sopraccennate ville, ed a 100 metri dallo stradale postale di Riva».

I lavori, iniziati nel marzo del 1890, furono portati avanti da una folta schiera di maestranze locali. Gli «aizemponeri» - dal tedesco «Eisenbahner» - così allora venivano chiamati nel Trentino gli operai addetti alla costruzione delle i.r. ferrovie, erano stati assunti, per buona parte, nei paesi del Basso Sarca; un'altra parte proveniva dall'altopiano di Brentonico e, in particolare, da Castione, località quest'ultima che da sempre è stata la patria di ottimi scalpellini. I manufatti in pietra, tecnicamente assai apprezzabili, eseguiti in un lasso di tempo veramente limitato, confermano la presenza di maestranze abili ed esperte.

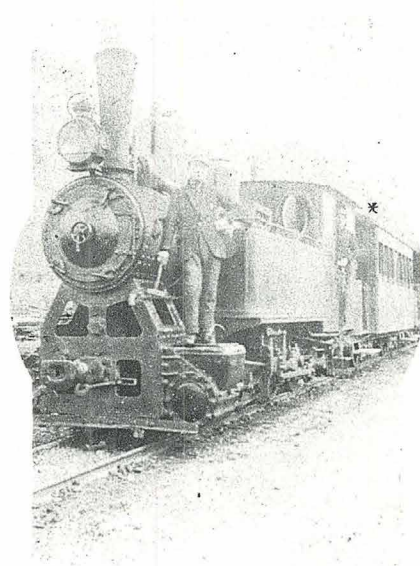
Leggiamo sulla Gazzetta di Trento del 15 luglio 1890:

«Vi dirò con mia gioia, che ocularmente ho veduto di questi giorni il difficilissimo tronco sul monte S. Giovanni; ha progredito in tal modo che al più in cinque o sei settimane vedremo quel tratto condotto al punto di potervi senz'altro applicare l'armamento delle traversine e rotaie. Vi assicuro che la traccia è veramente un capolavoro. (...)

Il secondo punto di rilevante interesse era quello del ponte sul Sarca; anche questo non era un lavoro dei più facili, ed ora ne vediamo le due grandiose spalle di grosse pietre ultimate, nonché approntata tutta l'armatura occorrente per la posizione in opera del grandioso ponte in ferro il quale viene costruito sul sistema del ponte di Ravazzone, e simile al Vostro di S. Lorenzo²...

Di più vediamo altresì ultimati i tomi, e piazzali della stazione, che dalla nuova e bellissima strada detta la Mazza porta allo stradone di Riva. Su tutta la linea principando da Mori e fino ad Arco si veggono già in tutti i punti grandi cataste di traversine e rotaie e giornalmente continua giungerne.

Una delle locomotive entrate in funzione sulla MAR dopo la prima guerra mondiale.



2. Si riferisce al ponte in ferro che esisteva sull'Adige, presso la chiesa di S. Lorenzo a Trento.

Né vuolsi tacere la sollecitudine dimostrata dell'onorevole Municipio di Riva che inaspettatamente prese misure ottime per favorire il successo: ed infatti la concorrenza stradale delle Marocche ha consentito che l'attuale larghezza della strada Riva-Arco venga ridotta a metri 5,25 - sede propria metri 1.05³.

Al ponte dell'Albola deve si abbandonare la linea del progetto per seguire la variante proposta dal lodevole Municipio di Riva - percorrendo l'argine del torrente e seguendo per la via di S. Anna, con sede propria girando il cimitero e la piazza d'armi traversando poi le proprietà conte Martini per metter capo in prossimità del Lago, verso oriente vicino alla Rocca⁴.

La stazione di Arco s'erge or or già fino al secondo piano, e con ogni probabilità entro il mese corr. la vedremo portata fino al tetto.

Insomma da Loppio percorrendo tutto il tratto del Lago la strada è ultimata - peccato che vi sia ancora qualche ostacolo, il quale peraltro si spera possa essere rimosso dalla commissione, che giudicherà il valore dei fondi; dopo di che i lavori proseguiranno con maggior forza per avere in breve la sospirata soddisfazione d'udire attraverso queste contrade il sibilo della vaporiera che farà epoca nella storia di queste belle valli dischiudendo loro più prospero e ben meritato avvenire».

Ma gli intralci burocratici non sono appianati così facilmente; il 21 luglio 1890 l'«Alto Adige» scrive da Riva:

«Le questioni che malauguratamente agitano la nostra città, e che pur troppo oggi fanno procrastinare i lavori fino a Riva, sono l'ubicazione di questa stazione e la voluta occupazione anche parziale della strada Riva-Arco.

Circa la prima so che da parte di molte ditte commerciali ed industriali venne invitato il Comune a far sì che la stazione di Riva possa riuscir a tutti di facile accesso. So che a tale domanda se ne volle contrapporre un'altra in senso contrario, che però non raccolse che poche firme. Quale dei due desideri sia condiviso da chi ora regge il nostro Comune io non saprei dirvelo, ma vi so dire invece che la direzione della ferrovia sta pensando se veramente il luogo proposto a stazione presenti la dovuta opportunità e per l'accesso dei forestieri e delle merci, e per comodità

3. Le Messaggerie Riva-Trento (via Marocche di Dro-Vezzano), che a suo tempo, contribuendo finanziariamente all'ampliamento della carreggiata, avevano acquistato il diritto sui trasporti pubblici lungo questa via, sono disposte ora a cedere tale diritto alla società della ferrovia sul tratto Arco-Riva.

4. Per non dovere tagliare in due l'allora piazza d'armi, posta ad occidente del cimitero, il percorso della ferrovia è stato dirottato, per un buon tratto, lungo l'argine del torrente Albola e, di qui, verso il lago, passando da oriente del cimitero.

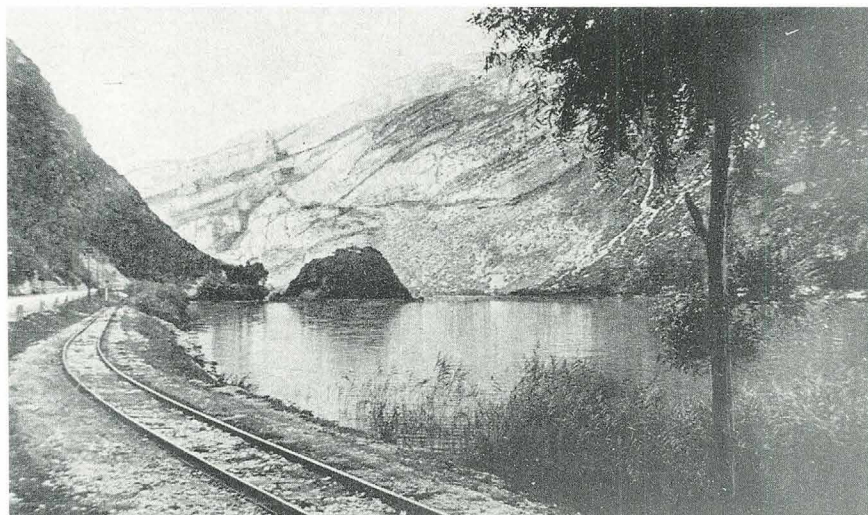
Uno dei tecnici addetti ai lavori di manutenzione del tracciato ferroviario Mori-Arco-Riva.



di sbarco e di approdo senza bisogno di manufatti più costosi forse di quanto paga a prima vista⁵.

La questione poi della strada Arco-Riva, a quanto sento, potrebbe ora venire risolta favorevolmente ed in modo da tranquillare anche chi teme dell'uso cumulativo un qualche disastro, o compromesso il movimento dei carri per le Giudicarie. Ma si assicura da persone ben informate che la Società ferroviaria avrebbe fatto la proposta di fare tutta la linea Arco-Riva in sede propria, parallela alla strada attuale, qualora i due Comuni di Arco e Riva assumessero la metà della spesa delle espropriazioni, la quale ammonterebbe alla modesta cifra di circa F. (fiorini) 5.000 - di cui la metà sarebbe assunta dalla Società stessa. Tale proposta trovò buona accoglienza a Riva, e non dubito che avvenga altrimenti da parte di Arco, per cui io non ho perduto la speranza di veder presto appianata ogni questione ed aperta la tanto sospirata linea⁶».

Ad Arco frattanto i lavori progrediscono con più alacrità. Anche l'arciduca Alberto, che ad Arco è di casa, si interes-

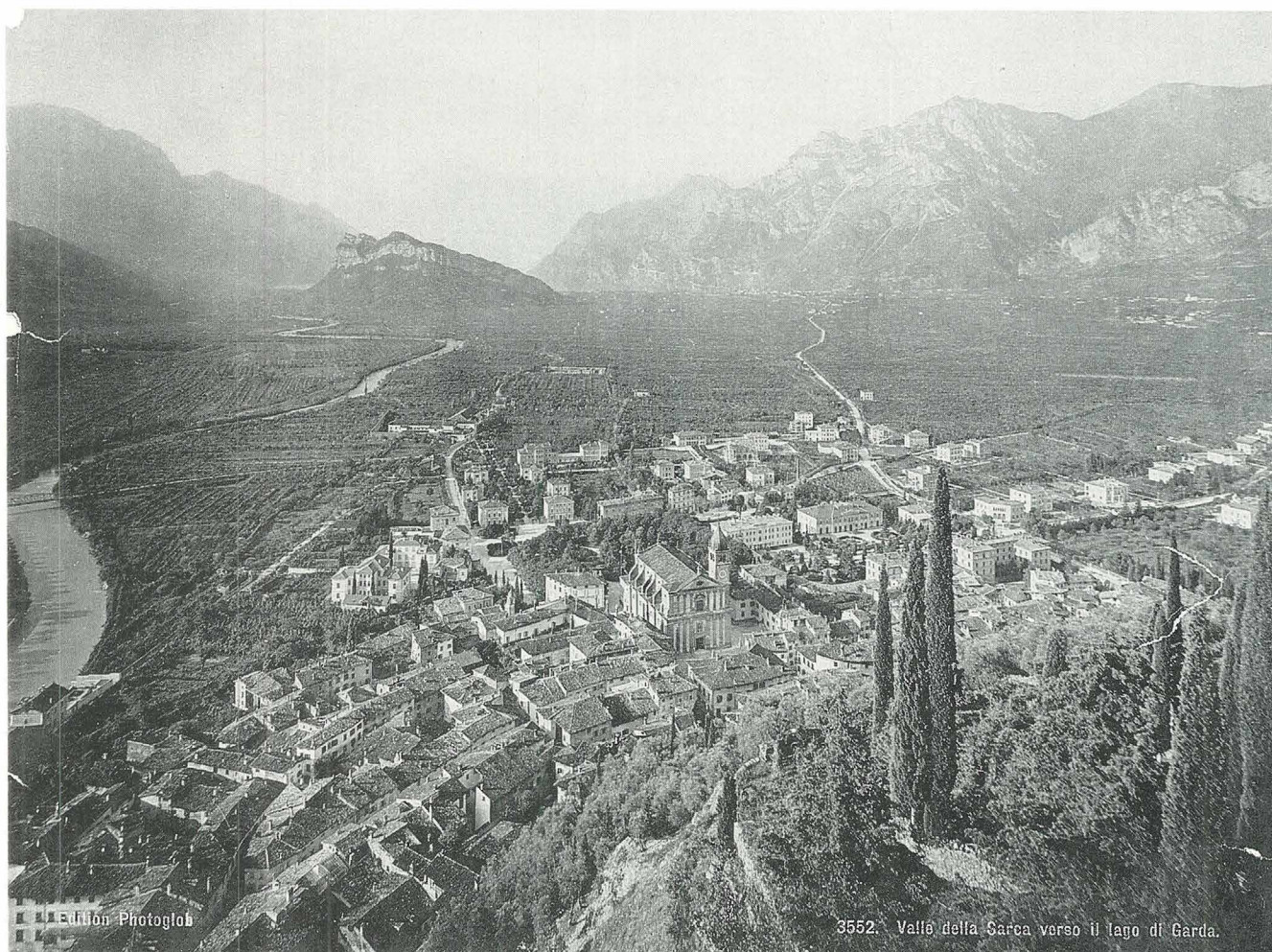


5. Due tesi contrastanti venivano allora sostenute a Riva, circa l'ubicazione della stazione. Restando fermo che la stazione era prevista nei pressi del lago, per consentire un facile imbarco di persone e merci sui battelli, c'era chi voleva la stazione nelle immediate vicinanze della Rocca, perché più vicina alla città, e chi invece più decentrata, probabilmente per non vedere intaccato l'antico tessuto urbano. Sensatamente è prevalsa la seconda tesi, anche se, in un primo tempo sostenuta solamente da pochi.

6. Anche in questo caso è poi prevalsa la soluzione migliore. Tra Arco e Riva (ponte sul torrente Albola) i binari verranno disposti a margine della strada erariale, ma in sede propria, senza pertanto occupare la carreggiata stradale, come invece era stato previsto in un primo tempo. Su questo tratto, la sede della ex ferrovia è stata ora trasformata in pista ciclabile.

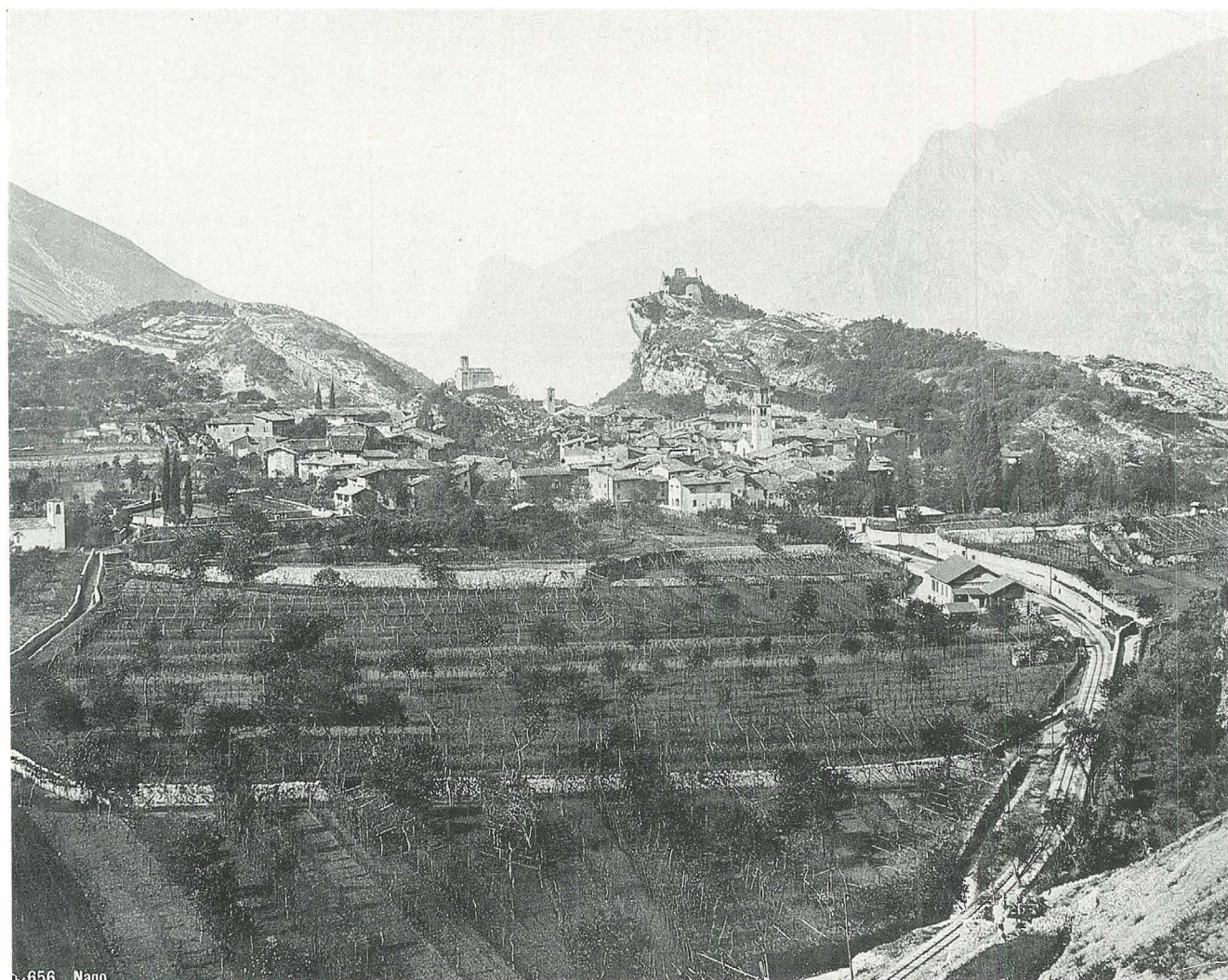
I binari dalla MAR lungo le rive del Lago di Loppio.

Panorama di Arco e della Piana del Sarca: sulla sfondo il Garda. È uno dei rari documenti rimasti in cui compare (sulla estrema sinistra) il ponte ferroviario sul fiume Sarca.

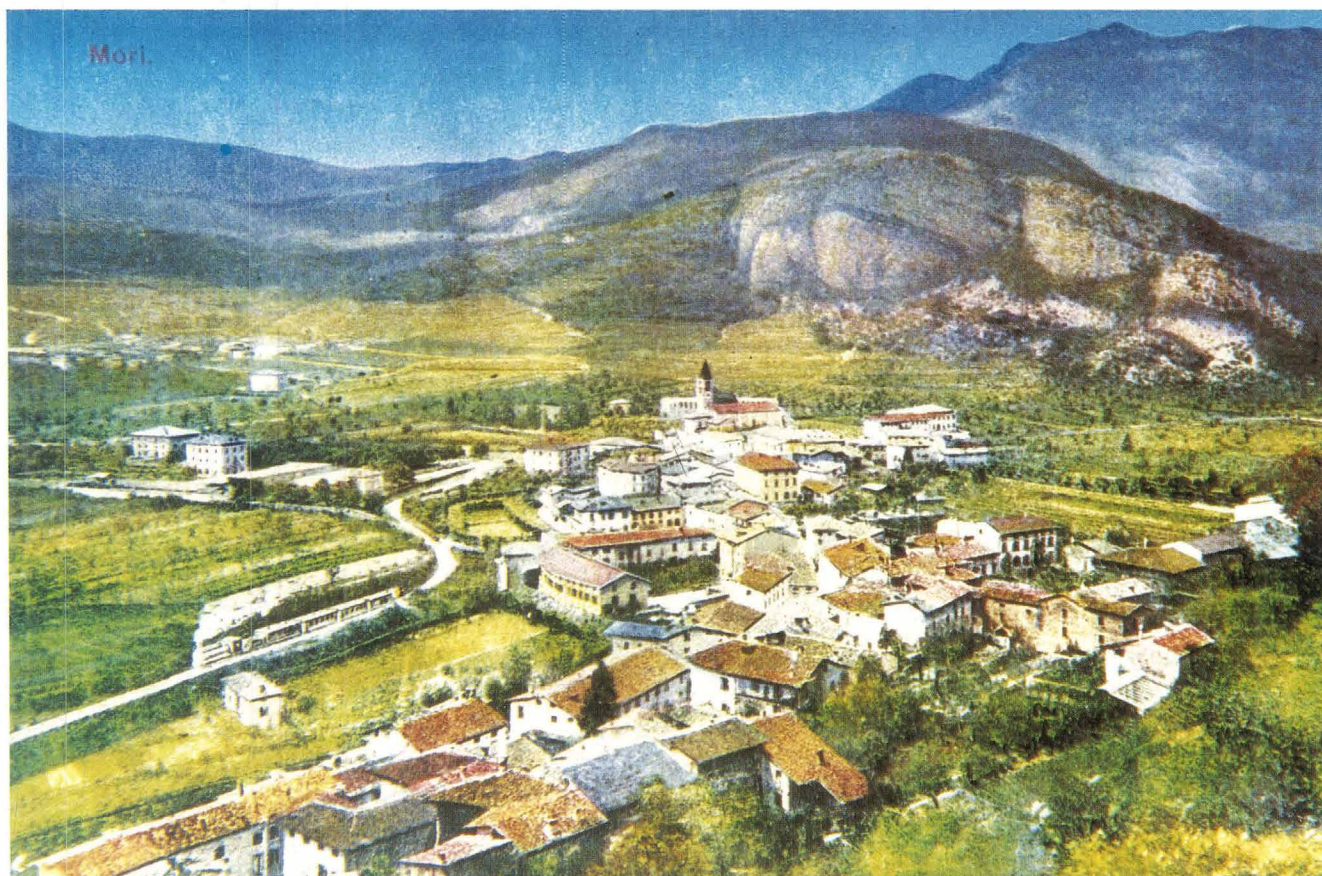


3552. Valle della Sarca verso il lago di Garda.

Panorama di Nago verso il 1905;
a destra la linea ferroviaria e la
stazione.



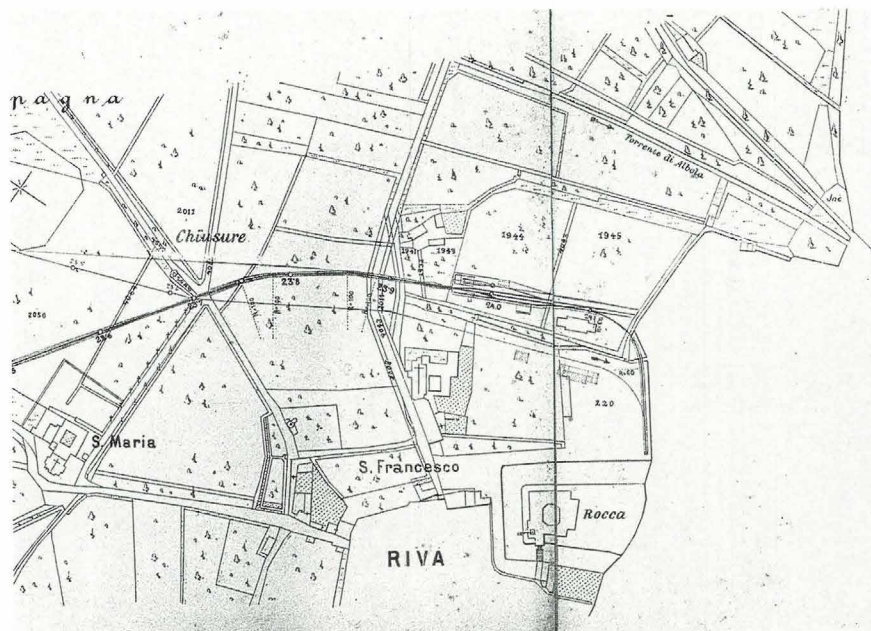
Veduta dall'alto di Mori. Un convoglio della MAR ha appena lasciato la stazione della borgata.



sa della nuova ferrovia. Il 7 agosto dello stesso anno la Gazzetta di Trento riferisce «... che i lavori per quella ferrovia economica progrediscono per bene, che il sig. Carlo Filosi ha venduto un pezzo di terreno di circa 7.000 metri quadrati presso quella stazione ferroviaria al signor Landmann di Franzenfeste, per erigervi un grandioso ed elegante hotel, di cui si elabora già il progetto e pel quale si darà mano in breve all'escavo per le fondamenta. I lavori della costruzione ferroviaria ebbero l'onore d'una visita anche di S.A.I. e R. l'arciduca Alberto, nell'occasione che due settimane or sono fu ad Arco per brev'ora nel suo ritorno da Campiglio. S. A. visitò anche il fabbricato della stazione ch'è già portato a buon punto».

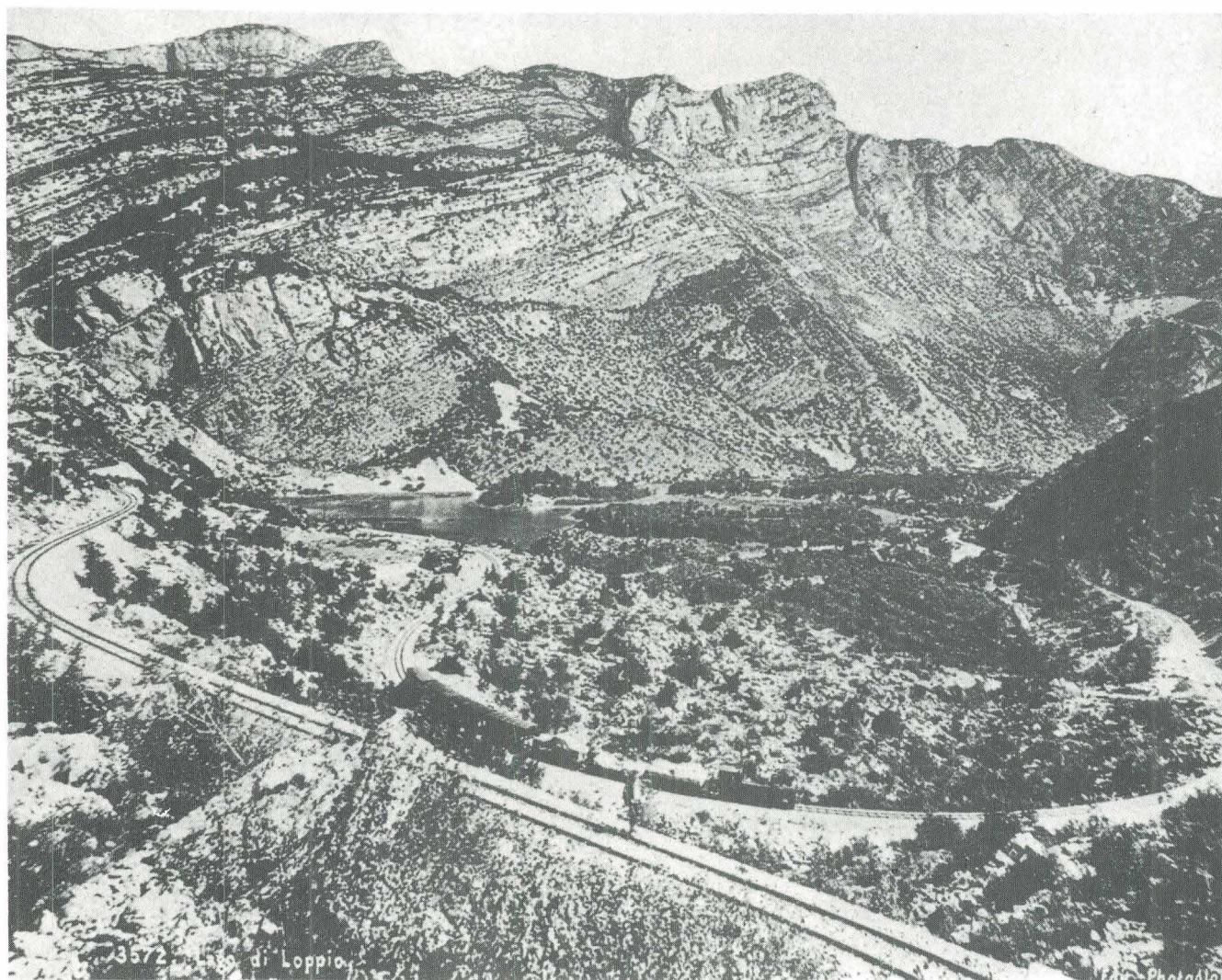
Poi nuovi ostacoli intervengono, questa volta di natura meteorologica. «I lavori ferroviari - scrive l'Alto Adige del 5 settembre - procedono a rilento e quasi non avessero bastato le diuturne lotte a procrastinare l'esecuzione, ora vi concorsero le piogge torrenziali degli scorsi giorni, le quali cagionando un gonfiamento del torrente Albola hanno impedito di continuare colla incominciata alacrità i lavori di rinforzo alla sponda destra su cui deve correre la ferrovia.

In quanto alla ubicazione della stazione siamo tutt'ora nello «status quo ante bellum», e non vi parlo delle congetture che vi si fanno perché in simili contingenze chi più ne ha più ne mette.



Il primo progetto prevedeva che la linea all'ingresso di Riva si avvicinasse al complesso monumentale di S. Maria Inviolata. In fase esecutiva la ferrovia è stata invece deviata ad oriente del cimitero. Lo scalo a Lago prevedeva un binario che si spingeva fino al canale della rocca. È stato invece realizzato un molo antistante la stazione ferroviaria.

Un convoglio diretto a Mori affronta l'ultima curva ai piedi della discesa di S. Giovanni.



Tutto induce a credere però che difficilmente la locomotiva farà sentire il suo fischio nell'anno che volge».

Ma la notizia più strabiliante, per quell'epoca, è riportata, anche se con un fugace accenno, dalla Gazzetta di Trento del 27 settembre: si tratta di uno sciopero effettuato dalle maestranze, uno forse tra i primi avvenuti nel Trentino.

«Si ha da Arco, che di questi giorni i lavoratori addetti alla costruzione della linea ferroviaria locali Mori-Arco-Riva tentarono di far uno sciopero domandando che la loro mercede di 80 soldi al giorno venisse aumentata a 1 fior. e 50 soldi. Essi delegarono alcuni di loro perché facessero le trattative col Municipio, al quale poi riuscì di calmare quell'agitazione promettendo a ciascuno una mercede giornaliera di 1 fiorino».

Verso l'autunno, pur tra intralci e contrasti, i lavori si trovano a buon punto ed in data 23 ottobre la Gazzetta di Trento ne dà dettagliate notizie.

«Dopo tanti ostacoli che era giuoco forza superare riguardo a questa pur tanto desiderata ferrovia, siamo finalmente al punto da non rimanere più dubbio che quanto prima udiremo attraverso queste contrade il sibilo della vaporiera.

I lavori della stazione di Mori furono già intrapresi e con energia, talché si può calcolare che tanto i fabbricati quanti il binario saranno ultimati per la metà del prossimo novembre.



Sul fabbricato della stazione di Nago compare la denominazione ufficiale «Nago-Torbole».

Il binario è già collocato sul terreno del paese di Mori fino a Nago ed appena terminati i lavori di rinforzo del ponte di Ravazzone, ciò che avverrà senza dubbio fra pochi giorni, entro lo stesso ottobre corrente, si congiungerà il paese di Mori alla stazione per modo che alla metà di novembre, perdurando il bel tempo, la locomotiva potrà inoltrarsi fino ad Arco.

Il ponte sul Sarca è già montato e mentre scrivo deve essere interamente ribadito. Sulla strada della Masa fra Arco e Nago il binario è già collocato per metà, ed i lavori vi procedono alacremente, tanto che appena completato il ponte si giungerà tosto fino ad Arco. Sul tratto che deve percorrere la ferrovia tra Arco e Riva, è quasi finita la pratica di espropriazione e si lavora già ivi pure in più punti.

La locomotiva «Riva», davanti alla seconda rimessa locomotive di Riva.



Se perdura il bel tempo tali lavori saranno ultimati entro la metà di dicembre. Gli edifici della stazione di Riva furono cominciati col giorno 10 corrente, ed i lavori relativi saranno spinti con tutto l'ardore, talché non v'ha dubbio che saranno ultimati pur essi per la metà di dicembre, - tanto più che l'apertura dell'esercizio su tutta la linea deve aver luogo, salvo impedimenti imprevisi, appunto pel giorno 15 del detto dicembre⁷.

Riguardo poi alle stazioni di Loppio-Nago e Arco, si possono dire già adesso quasi ultimate».

E finalmente, sempre la Gazzetta di Trento, l'otto dicembre scrive in una corrispondenza da Arco:

«Ci siamo: ciò che pareva un sogno, poco a poco divenne realtà. La nostra ferrovia, l'oggetto delle più vive aspirazioni di questa popolazione è, si può dire compiuta...

Di questi ultimi giorni sono qui giunte non meno di tre superbe locomotive per questa ferrovia locale. Figuratevi con quanto e quale interessamento la popolazione si fece ad ammirarle, e, direi, ciascuno in cuor suo a dar loro il benvenuto più simpatico e festoso.

Le locomotive sono depositate qui, alla stazione centrale; fecero già una corsa di prova e funzionarono egregiamente.

Nella corsa Mori-Arco (19 chilometri) impiegarono 46 minuti, malgrado le grandi curve e le considerevoli pendenze dell'accidentato percorso.

Queste bellissime macchine si denominano, come portano scritto in lettere dorate, l'una «Arco», una seconda «Riva» e la terza «Lago di Garda»; hanno la forza ciascuna di 120 cavalli, poggiano su otto ruote, sono munite di tender capaci di 2600 litri di acqua e 2000 litri di carbone con 12 atmosfere per ogni centimetro quadrato di pressione. Il freno sistema Vacuum equivale ad un automatico Hardy. Il peso in esercizio è di 22 tonnellate e 7 decimi⁸.

Queste bellissime macchine escono dalla fabbrica di locomotive Krauss e Co. Società per azioni - Linz sul Danubio.

I vagoni poi che percorreranno la nostra linea, sono della fabbrica Joh. Weizer in Graz. Abbiamo 4 vagoni di 1. classe, e 5 di 3. classe; 2 per la posta e 14 vagoni merci, i quali sarebbero già qui se la neve non li avesse trattiene per via a Lienz.

Tutto il binario è già ultimato dalla stazione di Mori fino a S. Tomaso presso Riva, e fra otto giorni il sibilo delle superbe vaporeiere darà il saluto alla ridente Riva sul lago.

7. A norma del Decreto di concessione l'apertura della linea, salvo cause di forza maggiore, doveva avvenire entro un anno dalla data di concessione, cioè entro il 23 novembre 1890.

8. Dati tecnici più dettagliati e precisi vengono riportati nel capitolo 6.

La stazione di Arco è già ultimata...»

Completa il servizio, ancora la Gazzetta di Trento del 17 dicembre:

«Venerdì scorso sono qui giunti una locomotiva con 2 superbi ed elegantissimi vagoni per la nostra nuova ferrovia; dei due vagoni uno è postale, l'altro di prima classe in 4 compartimenti, damascati con estrema eleganza in velluto avana carico e a cortinaggi; taccio dei bellissimi cristalli ai lati. Questi vagoni hanno la lunghezza di metri 8 - mentre i vagoni per le merci sono lungi metri 7. Le locomotive, ho dimenticato di dirlo nell'ultima mia, misurano metri 7,50 in lunghezza e metri 2 in larghezza.

Alla venuta di questo piccolo treno, nel superbo vagone sedevano gli onorevoli signori banchieri Sigismondo Schwarz, l'ingegnere in capo e dirigente della ferrovia sig. Mühleiser, e vari altri banchieri ed azionisti. Al giunger loro, molte persone trovavansi alla stazione per attendere il treno, e tra altri anche qualche alto personaggio; tutti confermarono la magnificenza dei detti vagoni. Alle ore 3 e 15 minuti (pomeridiane), la comitiva lasciava Arco, e col lo stesso treno giungeva alla stazione di Mori alle ore 4 (pomeridiane) in punto.

Anche in questa occasione il piccolo treno ha funzionato egregiamente, tanto nell'andata come nel ritorno. Oggi stesso sono arrivate le tre macchine coi tre vagoni per le merci, che pure sono belli».

Ormai non resta da completare che l'ultima parte del percorso in prossimità di Riva, ma sul finire dell'anno anche



La stazione di Riva in fase di ultimazione.

tale tratto è terminato. Il 3 gennaio 1891 ce ne dà notizia la Gazzetta di Trento:

«Col 28 p.p. dicembre le locomotive diedero il saluto alla ridente Riva sul lago; trasportando seco loro molti carri di materiali a quella stazione.

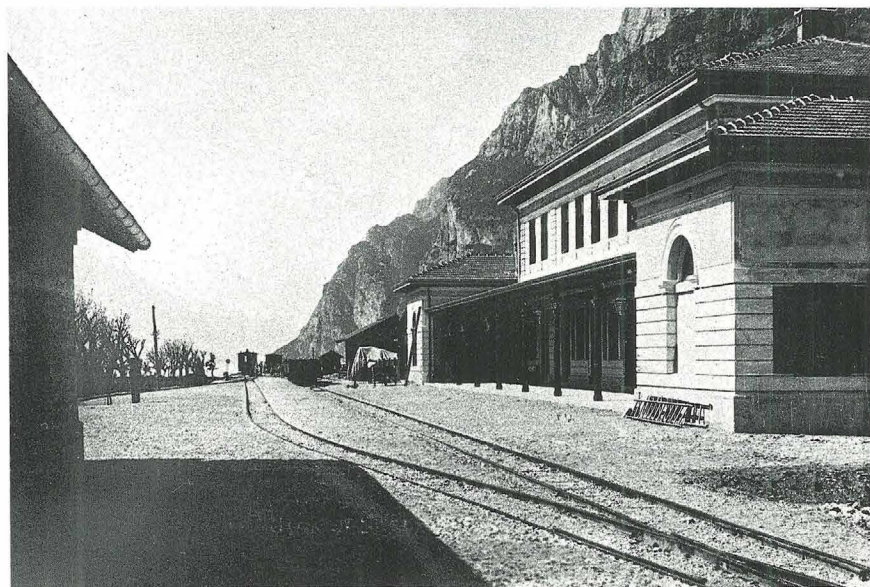
Col 1. di febbraio, come mi assicura l'onorevole direzione, la linea Mori-Arco e Riva sarà aperta all'esercizio pubblico.

Sarebbe già stata aperta col 10 corrente, ma stante la cruda stagione tutto il binario, specialmente tra Mori, Loppio e Nago è gelato, talché non si possono livellare le assine».

Rimangono da portare a termine le ultime rifiniture della linea e il completamento dei fabbricati della stazione di Riva. Sempre in data 3 gennaio un altro quotidiano, il Raccoglitore, riferisce:

«Coi lavori siamo molto innanzi e le macchine percorrono continuamente il tronco dal sottopassaggio del torrente Varone fino alla stazione di Riva conducendo carri di materiale che serve per il rialzo del terreno alla nostra stazione.

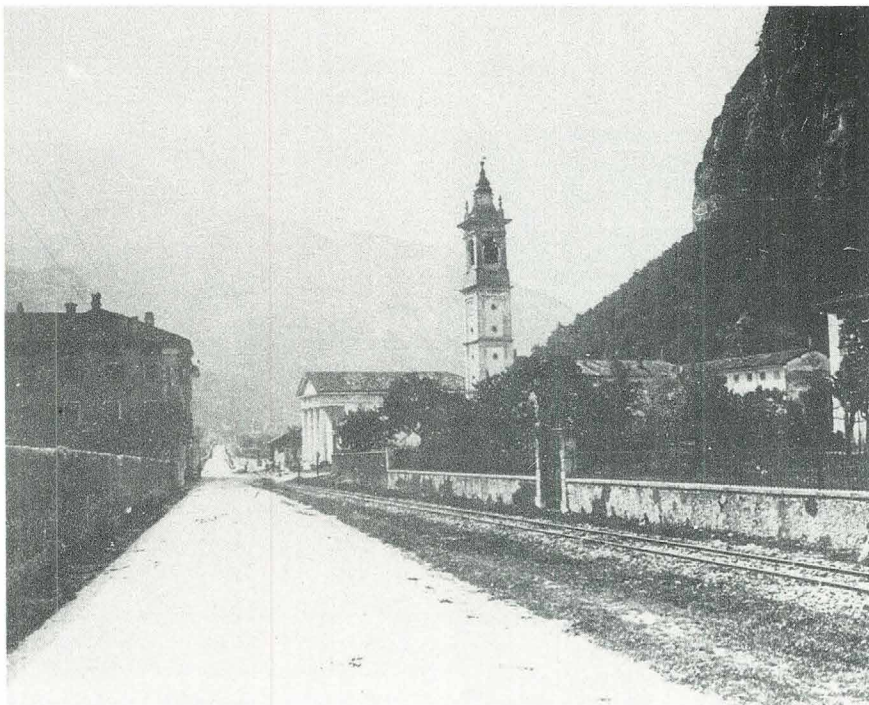
Mentre però la linea si può dire ultimata, non così è dei fabbricati per i quali causa il freddo intenso che da un mese ci perseguita, si dovettero sospendere i lavori. Da quanto però mi assicura da chi è in grado di saperlo, la linea si aprirà al pubblico verso i primi del prossimo febbraio.



Gli ultimi ritocchi alla stazione di Riva: si lavora per l'innalzamento e lo spianamento del piazzale in prossimità del Lago.

Una cosa mi piace annotare ed è che anche gli avversari della ferrovia economica incominciano a riconoscere che tanto il materiale fisso come il materiale mobile della linea corrisponde ad ogni esigenza per cui si può quasi assicurare che tutti approfitteranno della nuova viabilità e che gli omnibus (a cavalli) ci abbandoneranno del tutto».

La MAR è finalmente completata; non rimane ora che attendere il giorno della solenne inaugurazione.



La stazione-fermata nei pressi della chiesa di Loppio.

L'inaugurazione

Nemmeno durante i giorni precedenti la solenne inaugurazione mancano le polemiche. Anche questa volta le frecciate più caustiche provengono da Riva. Il corrispondente da Riva del giornale roveretano il Raccoglitore scriveva il 22 gennaio 1891, sotto lo pseudonimo «Benacus»:

«Einladung zur Eröffnungsfahrt der Localbahn, ecc.»¹.

Sta stampato su elegante cartoncino a fregi, nella cui parte posteriore si legge pure: "Programm für den 28 Jänner 1891" seguito da una lunga esposizione che io non intendo, e che con me non è intesa dalla maggioranza del paese.

L'impressione che lascerà fra noi l'invito alla inaugurazione della ferrovia, stampato in tedesco, distruggerà sicuramente il favore, e dirò quasi la simpatia che seppe accaparrarsi la Società ferroviaria quando ci mandò macchine con nome italiano e vagoni dove la dicitura italiana sta prima della tedesca.

L'invito per tedesco è una offesa al nostro amor proprio nazionale, e dovrebbe aver tanta forza da tenerci lontani dalla festa inaugurale».

Ma qualche giorno dopo, lo stesso giornale gettava un po' d'acqua sul fuoco:

«Ci spiace, ma non potemmo non biasimare nel numero di sabato che la direzione della ferrovia Mori-Arco-Riva avesse diramato i propri inviti in lingua non nostra, ed avesse urtato con questo suo primo atto il sentimento a cui tutti ci ispiriamo.

Ma ora rileviamo con schietto piacere, che la Direzione riconoscendo il torto, ed anzi forse l'involontario errore, ha rinnovato per lettera i propri inviti, per cui alla festa di domani prenderanno parte le rappresentanze delle maggiori corporazioni cittadine».

1. «Invito al viaggio inaugurale della ferrovia locale».

Manifesti murali, redatti in italiano, che invitavano le popolazioni alla festa, erano stati diffusi in quei giorni, sia nei paesi del Basso Sarca e valli vicine, sia nella val Lagarina.

Centro delle manifestazioni ufficiali era stata scelta la città di Arco, sia forse in omaggio alla predilezione dimostrata da parte della nobiltà asburgica per quel luogo, sia per la favorevole accoglienza che trovò ad Arco, sin dall'inizio, il progetto Stummer².

Chi ha avuto la pazienza di seguire fin qui il nostro racconto, sarà senza dubbio invogliato ora di conoscere alcuni particolari della festa del 28 gennaio 1891. Sentiamo cosa dice l'organo ufficiale di allora, la Gazzetta di Trento, nella sua dettagliata e vivace cronaca della manifestazione:

«... Alle ore 9 del mattino, coi treni della südbahn dal nord e dal sud giungevano gli invitati alla stazione di Mori, dove venivano accolti nel modo più cortese dal presidente del Consiglio amministrativo, banchiere Schwarz.

GRANDE FESTA IN ARCO
LI 28 GENNAIO CORR.
per l'inaugurazione della
Ferrovia Mori-Arco-Riva.
Arrivo del treno inaugurale „ORE 10.45“.
Benedizione della ferrovia alla Stazione Centrale di Arco
impartita dal Prelato Mitrato di questa Collegiata.
INGRESSO SOLENNE DEL CORTEO INAUGURALE PRECEDUTO dalla CIV. BANDA.
CONCERTO DELL'ORCHESTRA DI CURA NEI PUBBLICI GIARDINI.
IMBANDIERAMENTO e LUMINARIA della Città.
ARCO li 24 Gennaio 1891. IL COMITATO.

2. Era invece rientrata da tempo la minaccia della Società di porre la stazione principale ad Arco, anziché a Riva. Nonostante gli intralci inizialmente opposti dalla Municipalità alla ferrovia, Riva divenne la sede della linea.

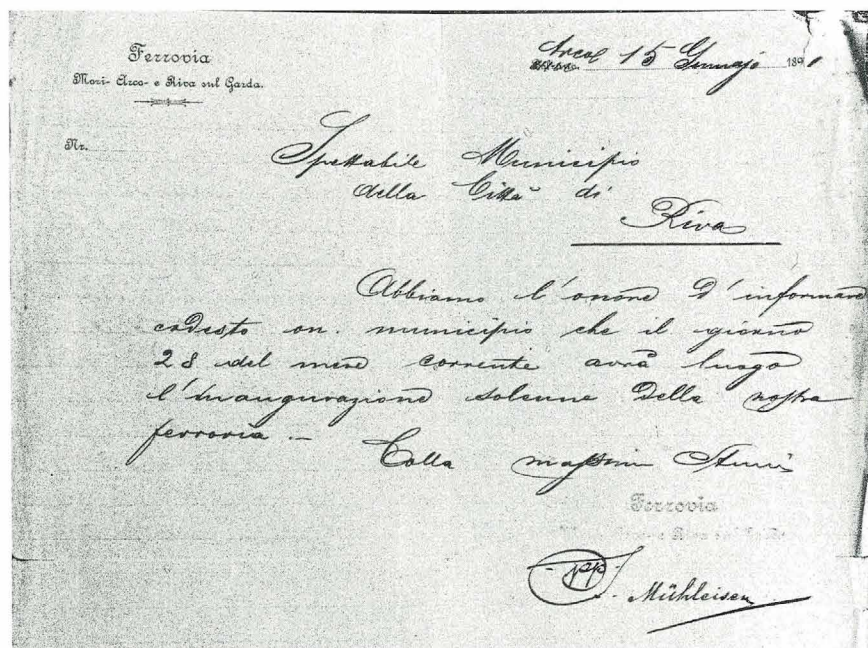
Manifesto murale per l'inaugurazione della MAR.

La stazione era decorata a festa e nel Restaurant della stessa fu offerto agli intervenuti un primo rinfresco.

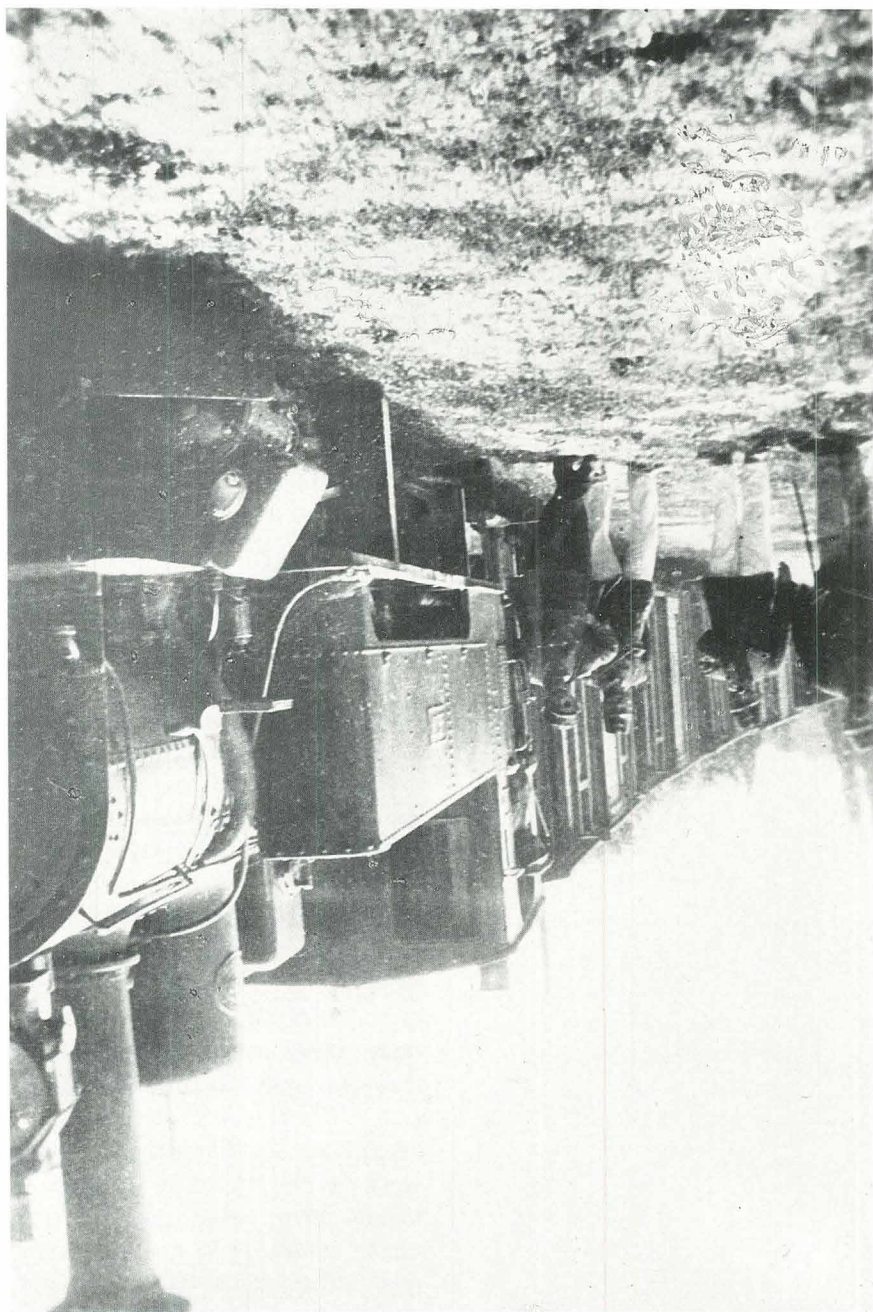
Erano convenuti S.E. il sig. Luogotenente conte Merveldt, il sig. Capitano provinciale conte Brandis, il Consigliere ministeriale Haberer quale rappresentante dell'Eccelso Ministero del Commercio, il sig. Ispettore superiore Krall, e Ispettore Glück dell'Ispezione generale, l'i.r. Consigliere Aulico in Trento, conte Giovannelli, il sig. Presidente del Tribunale circolare di Rovereto, de Maistrelli, gli onor. Podestà di Rovereto, Arco e Riva, gli ii.rr. Capitani distrettuali di Riva e Rovereto, nonché altre primarie cariche ufficiali...

Il treno, decorato anch'esso a festa, spiccandovi gli emblemi austriaci e condotto dal chiarissimo ingegnere signor Mühleisen che tanta parte ebbe nella costruzione della linea, partì alle ore 10, tra entusiastiche acclamazioni dalla stazione di Mori. Nella borgata di Mori il convoglio co' cospicui viaggiatori, fu accolto al suono di quella Banda musicale, dalla Rappresentanza comunale e da folla della popolazione festante.

Il treno inaugurale salutato su tutto il percorso dalle popolazioni giulive de' singoli luoghi, giunse ad Arco alle ore 11, ricevutovi pure a suono di Banda dalla Rappresentanza civica, dalla Presidenza di cura e dalla popolazione affollata, acclamante. La città era imbandierata. Seguì la benedizione del treno da parte



Lettera di invito alla municipalità di Riva per l'inaugurazione solenne della ferrovia.



Mecchinisti e controllori in posa
alla stazione di Riva.

del rev.mo Prelato di Arco mons. Chini coadiuvato da numeroso clero. Mezzora dopo fu ripreso il viaggio per Riva, dove non meno calorosa e festosa fu l'accoglienza: anche qui concerti musicali, ricevimento dall'onorevole podestà alla testa della civica Rappresentaza. Gli ospiti vennero accompagnati alla residenza municipale, dove fu loro offerta una refezione. Il Podestà fece un evviva agli ospiti. Mezzora dopo il meriggio seguì il ritorno ad Arco, e qui al tocco fu imbandita la mensa; giusta il programma, nell'hotel Nölbeck.

Al festivo banchetto che fu splendidamente opulento, sedevano più di centoquaranta invitati. Lo rallegravano le melodie della distinta orchestra dello Stabilimento di cura.

Numerosi furono i «toast» d'occasione... Né la serie dei brindisi fu chiusa, che altri vari ne seguirono.

Il pranzo di gala ebbe fine dopo le ore 4 (pomeridiane); gli ospiti si fecero poi a visitare la città; ne ripartirono per la maggior parte col treno delle ore 5,45 (pomeridiane), mentre appunto Arco s'illuminava preludiando alla festa di ballo col quale si chiuse la solennità.

In tal modo ebbe lietissimamente compimento la solennità inaugurale della ferrovia. (...)

Al quale evento non potrà andare disgiunto il sentimento della gratitudine dovuta a quanti vi concorsero patriotticamente; e in cima a tutti verrà di sicuro, in ogni cuore ben fatto, l'ecc. protet-



La stazione di Nago da una foto del 1897.

tore di Arco, S.A. Imp. e Reale il Serenissimo sig. Arciduca Alberto, che in questa come in tante altre vitali cose pel risorgimento di Arco e attinenze fu promotore splendidamente benefico».

L'arciduca Alberto non fu presente alla cerimonia, ma, avvalendosi della sigla «M. A. R. Bahn», volle salutare la nuova ferrovia con il seguente acrostico:

«**Mehr Als Reizende Bahn**» («Ferrovia più che bella!).

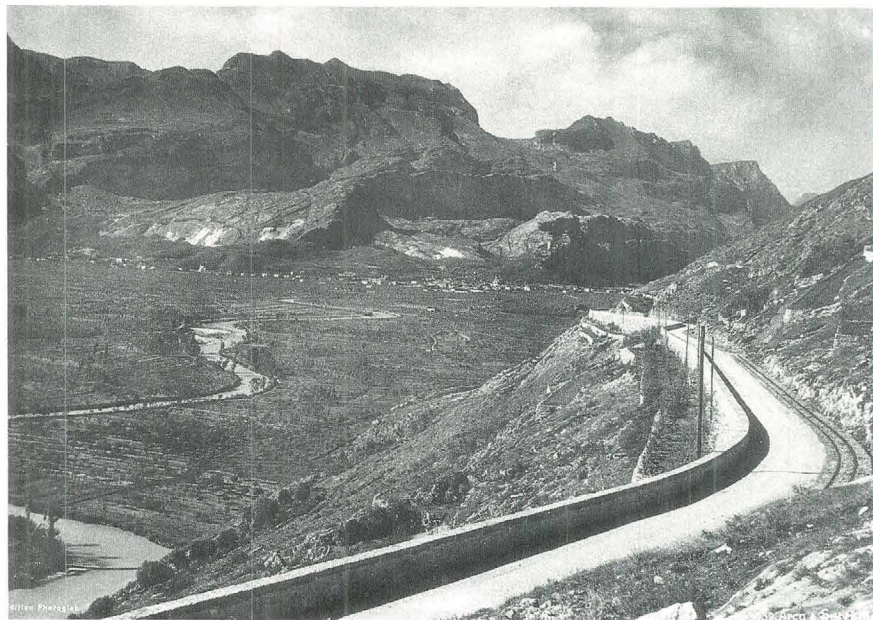
In tono assai più moderato, rispetto alla cronaca della Gazzetta di Trento, rimase invece il commento del giornale roveretano il Raccoglitore, ancora a firma «Benacus», il quale polemicamente non volle intervenire alla cerimonia in veste ufficiale:

«Alle ore 11,25 tutte le rappresentanze delle Autorità Governative e Comunali erano alla stazione dove una folla di gente vi stava pure agglomerata, attendendo il treno inaugurale, e mi pareva ansiosa di salutarlo con un caldo entusiastico evviva.

Alle ore 11.45 si udì il fischio acuto della locomotiva seguito dallo sparo dei mortaretti.

La Civica Banda intonò una marcia briosa nello stesso tempo che la macchina faceva la sua entrata nel recinto della stazione.

Io non so cosa accadde in quel momento, ma ciò che vi posso dire si è che la comparsa del treno non ha punto riscaldato gli animi. Seguite le presentazioni d'uso, e preceduta dalla Civica



Un tratto della linea ferroviaria lungo la carreggiabile della Maza, verso Arco.

Banda, la comitiva si avviò al palazzo comunale dove era preparato nella sala maggiore un rinfresco, con vini ed altri prodotti del paese.

Gli ospiti radunati nella Sala Municipale restarono, a quanto mi pare, assai bene impressionati dal nostro clima, dallo splendore del nostro cielo, e dalla maestosa distesa del nostro lago, e solo si deplorava che il vapore-salon Agostino Depretis, che di solito entra nel porto verso il mezzogiorno, oggidi a quell'ora non fosse ancor giunto».

Anche «Agostino Depretis» aveva dunque disertato la cerimonia! Che sia stata colpa di quel cartoncino d'invito scritto solamente in tedesco?

Vai a capire questi gardesani!

Merita anche di essere ricordato un gustoso episodio che avvenne quel giorno, sempre nella polemica Riva; fatto che deve aver messo in imbarazzo non pochi degli invitati. Scrive il Raccoglitore:

«Il municipio di Riva aveva disposto per l'intervento della Civica Banda e per l'imbandieramento delle Piazze Benacense, Giardino e Brolo, viale S. Francesco e Piazzale della Stazione».

Era sottinteso che le bandiere da esporre dovevano essere quelle tirolesi, dai colori bianco e rosso; e così naturalmente fu fatto.

Ma accanto ad ognuna di queste, i rivani, con quel campanilismo e quel pizzico di malignità che ben li distingue,



Il treno in sosta alla stazione di Riva.

esposero anche il loro vessillo municipale dal bel colore verde cupo, con il risultato finale di una tricromia... piuttosto ostica per le autorità ufficiali convenute nella città benacense. Le quali, forse anche per questo, preferirono farsi distrarre «*dallo splendore del nostro cielo, e dalla maestosa distesa del nostro lago*», gustando nel contempo «*i vini e gli altri prodotti del paese*».

Come si vede, la tradizionale ospitalità benacense, in fondo, non mancò neppure quel giorno!

Arco, dal canto suo, per non essere da meno della città cugina, allestì alla sera una spettacolare luminaria lungo le principali vie cittadine. Sullo sfondo della nota «Promenade», nei pressi del Casinò, brillava a grandi caratteri la sigla M-A-R. Illuminavano la «M» un gran numero di lampade rosse; lampade bianche illuminavano la lettera «A» e verdi la «R». ...!

Ma a quell'ora, gran parte degli illustri ospiti aveva ormai preso la via del ritorno e chi era rimasto certamente stava ancora alle prese con i brindisi, anche se quelli ufficiali si erano già conclusi prima delle 17.

«Il Dr. G. B. Poli di Riva³, quand'ebbe fine al banchetto di Arco la serie dei brindisi ch'egli chiamo "ufficiali", lesse graziosi versi, spontanei, che molto piacquero;... Eccoli:

*Era un'idea, ma fervido
Voler lo conseguì,
Ed oggi, il sechs und siebziger⁴
Signori, è giunto qui.*

*E giubilando anch'esso
L'inanimato arnese,
Col fischio del vapore,
Rallegra il bel paese.*

*Baldo, sebben modesto,
Ei l'Adige già varca,
Passa l'infida Sarca,
Preme di Riva il suol.*

*Ricambia pure un candido
Saluto in sua favella,
Del Garda ai suoi piroscafi,
Che fendon l'onda bella.*

*Scende dall'erme e squallide
Rovine presso Nago,
Agli ospiti presenta,
Il nostro azzurro lago.*

*Ma fia, che questo sibilo
Dell'acqua espansa al foco,
Non si soffermi a Riva,
Poché saria ben poco.*

3. Dalla Gazzetta di Trento dell'11 febbraio 1891.

4. Alla lettera «il settantasei». Così chiamato il treno per il sistema di scartamento adottato di 76 centimetri.

*Abbian gl'industri e provvidi,
Che per sì stretti calli
Son qui venuti, un tenero
pensiero, anche alle valli.*

*Allor sarà più grande,
Simpatica la festa,
Alla concordia adunque,
Sol di affrettarla resta.*

*Sappiam che anch'esse attendono,
E che pur là si spera
Di salutare un giorno,
La stessa vaporiera.*

*Con questa speme intanto,
Facciamo un lieto evviva,
Al caro sechs und siebziger,
Da Mori, Arco e Riva».*

L'apertura della MAR ebbe vasta eco non solo negli ambienti trentini, ma anche e forse più, nei paesi di lingua tedesca, dove l'interesse a l'amore per il «Gardasee» furono da sempre assai radicati e profondi.

L'«Alto Adige», giornale di Bolzano, pochi giorni dopo l'inaugurazione della MAR, in data 6 febbraio 1891 scriveva:

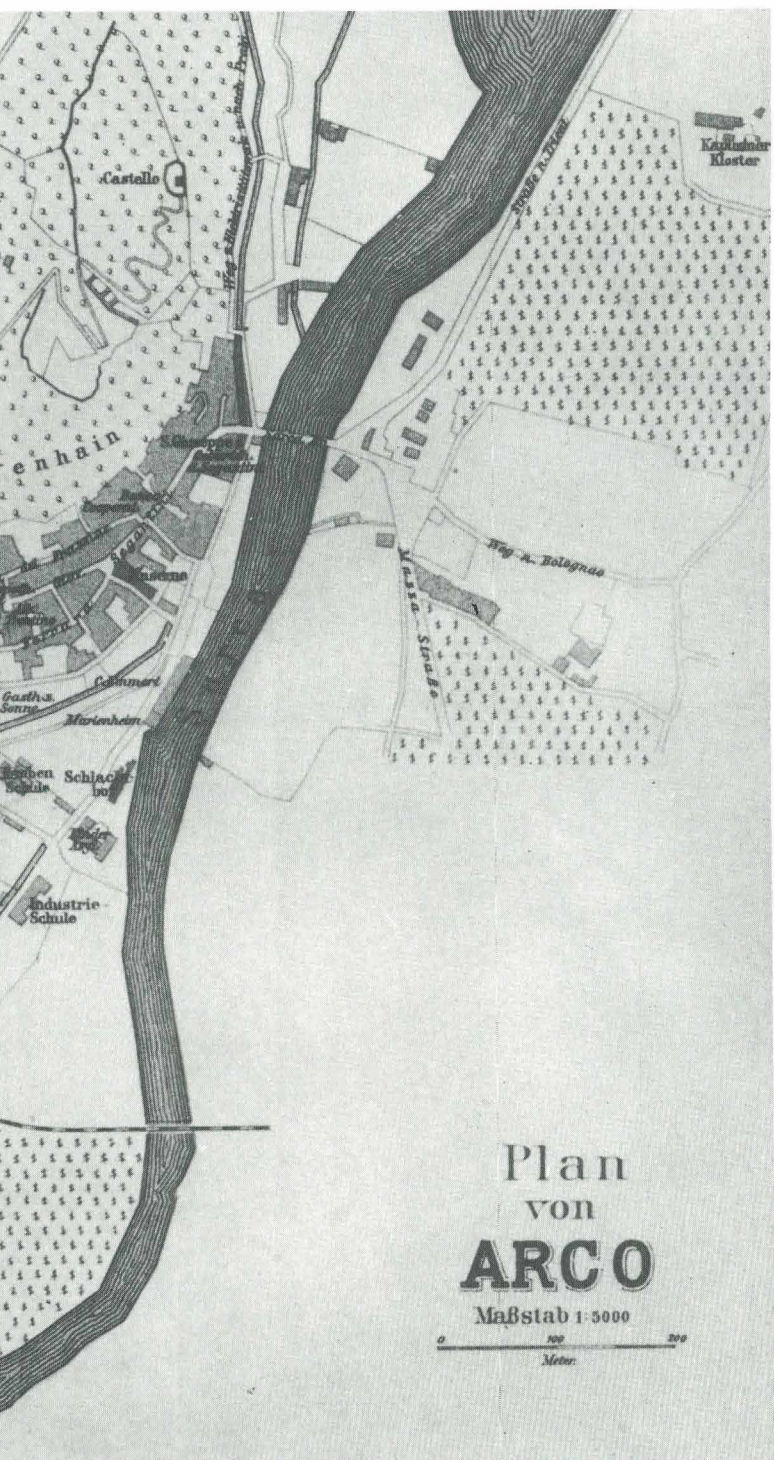
«Togliamo dalla Neusten Nachrichten di Monaco quest'articolo che dà alcune notizie interessanti sulla costruzione della nuova ferrovia a scartamento ridotto or ora apertasi fra Mori e Riva».

LA FERROVIA MORI-ARCO-RIVA

di J. C. Platter

Da qualche tempo si sviluppa sempre più l'idea della costruzione di ferrovie locali, ed in questo riguardo si sono già ottenuti anche dei risultati. Non è da molto tempo che ai confini settentrionali del Tirolo venne aperta la ferrovia dell'Achensee, ed ora dopo tanti progetti fatti al di qua e al di là del Brenner per





Pianta di Arco fine '800.

Pianta di Riva, 1901.



costruire delle ferrovie, si giunse pure all'ultimazione di un'altra linea e precisamente nella parte più meridionale della provincia.

Questa fu in vero fino ad ora in generale ben provvista di strade postali, ma riguardo a linee ferroviarie il Trentino è da decenni ridotto all'unica linea che da Nord a Sud attraversa la valle dell'Adige, mentre fuori dei suoi confini furono attivate diverse linee trasversali, cosicché nel Tirolo tedesco non manca soltanto che la linea più importante cioè quella di Val Venosta da Merano ai confini della Svizzera.

Nel Trentino vi sono due tronchi ferroviari che da tempo occupano l'attenzione di molti cioè quello della Valsugana, attraverso questa valle, da Trento per l'Italia in direzione sud-est⁵, e quindi la ferrovia da Mori per Arco e Riva fino al lago di Garda.

Arco era fin'ora l'unico dei luoghi di cura invernale della provincia che restava escluso dalle comunicazioni ferroviarie e vi si poteva accedere solo per una strada polverosa, montuosa, e ripida. Anche Riva e tutta la Valle del Sarca presero già da tempo attiva parte ai progetti di costruzione di una linea ferroviaria per mettersi in comunicazione colla ferrovia meridionale e colla Valle dell'Adige ed i paesi settentrionali. Ma i progetti che per tante volte raggiunsero quasi il punto di essere tradotti in opera furono ritardati dalle gelosie delle città interessate e da altri impedimenti, finché l'ingegnere civile Adolfo cav. de Stummer de Traunfels in Vienna con decreto 23 novembre 1889 otteneva la concessione della costruzione della ferrovia del Garda, al quale scopo ai 8 giugno 1890 si costituì una società per azioni intitolata «Ferrovia Mori-Arco-Riva al lago di Garda» ed il banchiere in Bolzano signor Sigismondo Schwarz venne eletto presidente dal consiglio d'amministrazione. Il capitale sociale per la costruzione del tronco ferroviario, comprese le spese per le macchine e carri di trasporto, gli interessi intercalari ed un fondo di riserva di 15.000 fiorini, importò in tutto fl. 976.000.

La costruzione venne tosto intrapresa sotto la direzione dell'ingegnere superiore sig. Giulio Mühleisen e condotta così indefessamente che l'inaugurazione avrebbe avuto luogo già avanti alcune settimane, se le anormali condizioni climatiche di questo inverno non ne avessero ritardato il compimento.

La ferrovia del Garda da principio era propriamente progettata come tramvia, giacché sul totale di 24,5 km di percorrenza doveva avere solo per un tratto di 4 km una sede propria, mentre gli altri, circa 20 km, doveva correre lungo la strada postale.

5. Tale linea è stata realizzata 5 anni più tardi nel 1896.

Invece si costruì solo per 5 km sulla strada postale, il resto in sede propria cosicché non si può parlare di tramvia nel vero senso della parola. Per ciò che riguarda la sua pendenza diremo che importa in media 28 su 1000.

La linea lascia la ferrovia a Mori (194 m di altezza sul livello del mare) e vicino a Ravazzone attraversa il ponte sull'Adige che avanti alcuni anni venne fabbricato dal Governo per la strada postale. Affinché questo ponte, lungo 70 metri riescisse utilizzabile per la ferrovia, fu munito di rinforzi in ferro per l'insieme di 80 mila kilogrammi e durante il passaggio di treni viene chiuso ai rotabili ed ai pedoni per evitare delle disgrazie. Dall'Adige la linea conduce (3 km) a Mori Borgata, quale luogo di fermata poscia si dirige da principio verso occidente (per 4 km) fino alla stazione di Loppio (227 m sopra il livello del mare).

Segue quindi (6 km) il tratto più interessante lungo la riva meridionale del solitario lago di Loppio, circondato da dirupi fino a Nago dalla quale stazione la ferrovia seguendo la nuova strada discende (5 km) in direzione di nord ad Oltresarca ed Arco.

La città degli ulivi sul Sarca ha un'altezza dal livello del mare di soli 91 metri. Da Arco corre (2 km) quindi a sud-ovest



Una locomotiva esce dalla rimessa alla stazione di Riva.

attraverso la valle fino a S. Tomaso, luogo di fermata, e quindi (3 km) a Riva, ultima stazione della più recente delle ferrovie alpine, che si specchia nel lago di Garda.

Su tutta la linea la ferrovia attraversa, oltre il predetto ponte dell'Adige, sopra otto ponti una quantità di piccoli torrenti come p.e. la Rosanna, il Saloncello, Albola ecc.; però solo, il ponte della Sarca presso Arco ha una maggiore importanza, mentre ad una lunghezza di 45 metri accoppia un peso totale di 70.000 kilogrammi.

Dacché non è mio compito il dare qui una descrizione della ferrovia del Garda, la quale ad onta del suo breve percorso ha tante parti molto attraenti e punti assai interessanti, devo invece far menzione dei mezzi e delle condizioni di trasporto. I mezzi di trasporto consistono di tre locomotive (sistema Krausk⁶) della forza di 130 cavalli costruite dalla Ditta Krausk e Comp. in Linz. Le macchine portano i nomi: «Arco», «RIVA» e «Lago di Garda». Per il trasporto delle persone esistono 11 vagoni in comunicazione fra loro, di I e III classe. Tutti i vagoni sono muniti di assi di acciaio e di freni, ed hanno caloriferi a vapore, e ventilatori, secondo il sistema Wolperth che non lasciano nell'interno delle carrozze né fumo né fuliggine. Come direttore funge l'ingegnere superiore Mühleisen, come ispettore al movimento l'ingegnere Stadler in Arco. Secondo l'orario ora stabilito corrono giornalmente quattro treni da Mori fino a Riva ed altrettanti in direzione opposta, ed a seconda del bisogno, anche un treno locale pomeridiano fra Arco e Riva. La durata della percorrenza per tutto il tratto è di un'ora e ventinove minuti, e precisamente da Mori, ad Arco un'ora e tredici minuti, e da Arco a Riva un quarto d'ora. I prezzi dei viglietti importano dalla stazione di Mori fino a Riva per la I classe fl. 1 e 23 soldi e per la III classe 74 soldi, biglietti di andata e ritorno hanno grandi ribassi: un abbonamento di 25 biglietti costa un terzo meno, ed inoltre vi sono abbonamenti trimestrali. Per il trasporto bagagli è stabilita una speciale tariffa. I treni hanno da una parte la loro coincidenza coi vapori del Garda a Riva, e dall'altra della Südbahn a Mori ed in ciò sta l'alta importanza della nuova ferrovia, importanza che ritorna essenzialmente a favore del movimento ferroviario locale e delle comunicazioni tra la valle del Sarca e quella dell'Adige.

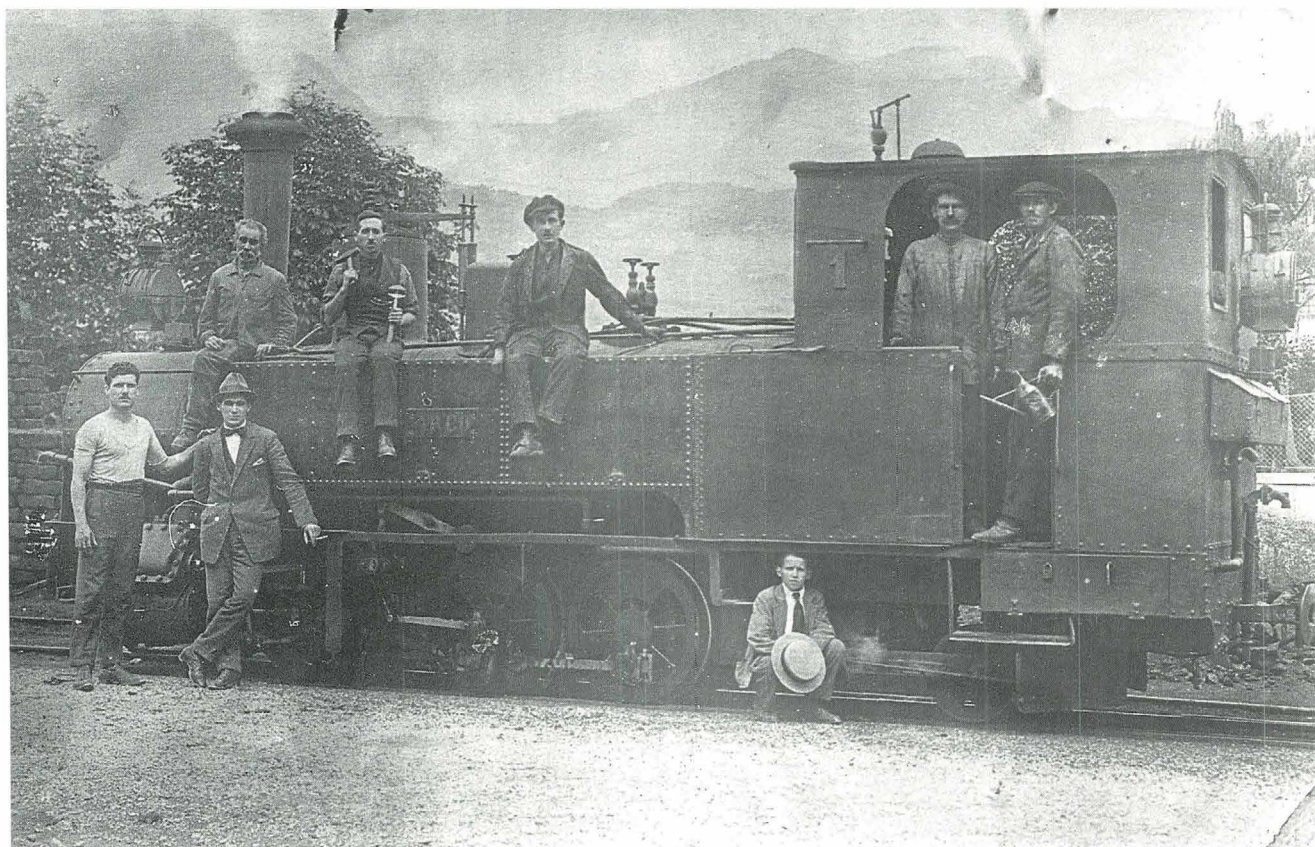
Imperocchè colla ferrovia del Garda e coi vapori sul lago si accorcia abbastanza considerevolmente il viaggio dal Nord in

6. La grafia corretta è Krauss o Krauß.

genere per l'Italia occidentale, il quale sulla percorrenza Ala e Verona per Milano è abbreviato di circa 40 km con un risparmio di spesa dai 3 ai 4 fiorini.

Non è perciò da dubitarsi che questa ferrovia non abbia subito dopo la sua inaugurazione avvenuta ai 29 di gennaio un grande concorso. I paesi e le località percorse dalla ferrovia Mori-Arco-Riva offrono certo molte cose interessanti: il vasto lago in cui si specchia il sole in tutto il suo splendore, su cui corrono vapori e barchette, le eccelse vette del monte Baldo, vigneti, oliveti e neri cipressi, tra rovine di castelli e di sopra l'immensa distesa del cielo italiano, che si innalza come una volta gigantesca sopra i paradisiaci campi lungo il lago di Garda e le rive del Sarca. Così si mostra in tutto il suo splendore meridionale questo paese, ora traversato da una nuova linea ferroviaria, a cui concorrono da tutte le parti del mondo, viaggiatori d'ogni sorta, dagli ammalati che vanno a curare il ristabilimento della loro salute fino alle liete e gioconde coppie nuziali, che in avvenire per Riva e sulle fluttuanti onde del Garda il vapore condurrà in Italia.

La locomotiva «Arco» in sosta alla
stazione di Riva.



Dati tecnici sulla MAR

Vengono qui riportate tutte le caratteristiche tecniche, che l'autore è riuscito a rilevare, inerenti il percorso, il materiale rotabile e le varie prescrizioni sui convogli.

Tracciato

Lunghezza della linea dell'asse della stazione di Mori, all'asse della stazione di Riva: km 24,192.

Quote del piano del ferro:

Stazione di Mori: 173,50 m s.l.m.

Passo di S. Giovanni: 269,20 m s.l.m.

Stazione di Riva: 68,84 m s.l.m.

Pendenza massima: 28‰ (nel tratto tra il ponte sull'Adige di Ravazzone e le prime case di Mori).

Raggio minimo delle curve: 50,00 m.

Scartamento del binario: 760 mm.

Armamento del binario: rotaie tipo Vignole di peso kg 17,80 per ml, lunghe 8,00 ml, poste su 10 appoggi; altezza della rotaia 90 mm, larghezza dell'ala di appoggio 75 mm.

Opere d'arte principali:

- Ponte in ferro sul fiume Adige a Ravazzone costruito nel 1888 da Gridl di Vienna, per la strada erariale Mori-Rovereto, rinforzato in occasione della costruzione della ferrovia. Luce tra gli appoggi: 68,50 ml.

- Ponte in ferro sul fiume Sarca presso Arco, costruito esclusivamente per la ferrovia MAR. Luce tra gli appoggi: 45,00 ml.

- Scarpate varie di notevole mole sui tratti di accesso al monte S. Giovanni; eseguite in pietra viva squadrata in parte a secco in parte con legante cementizio.

Locomotive

Costruite dalla Ditta Krauss e Co. s.p.a. - Linz su modello di quelle in servizio sulla Steyrtalbahn, la più antica linea «76» realizzata in territorio austriaco (1889), di cui ancora oggi è in funzione un tratto di 17 km quale «linea museo». Al momento dell'inaugurazione la linea era dotata di 3 loco-tender, aumentate a 4 nel corso del primo anno di esercizio.

Le loco-tender, le cui riserve di acqua e carbone sono sistemate in due cassoni, lateralmente alla caldaia, allo svantaggio di una autonomia piuttosto limitata, uniscono però il grande pregio di sfruttare il peso, altrimenti passivo, delle riserve di acqua e carbone, per migliorare l'aderenza delle ruote motrici. Si dimostrano perciò molto adatte, su tratti non molto lunghi, ma accidentati, per il traino di grossi carichi, appunto come era richiesto dalle caratteristiche della MAR.

Rodiggio: 0-3-1

(insieme degli assi di una locomotiva)¹

N. di inventario	Nome della locomotiva	N. di fabbrica
1	«Arco»	2359
2	«Riva»	2360
3	«Lago di Garda»	2361
4	«Pinzolo»	2769

Superficie della graticola	0,80 mq
Superficie totale di riscaldamento	43,61 mq
Pressione di vapore	12 atm
Diametro ruote motrici al contatto (con cerchioni nuovi)	800 mm

1. Le tre cifre del rodiggio di una locomotiva a vapore indicano il numero di assi, rispettivamente, delle ruote anteriori, delle ruote motrici e delle posteriori. (Es. rodiggio 0-3-1 = nessun asse anteriore, 3 assi ruote motrici + 1 asse posteriore).

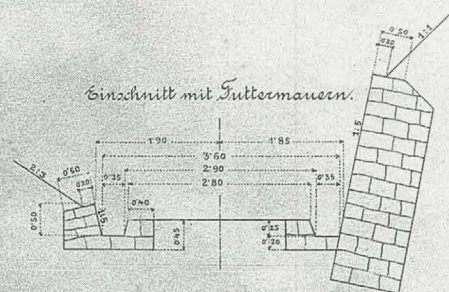
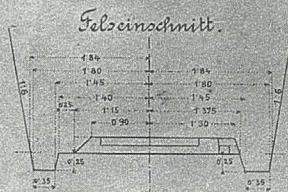
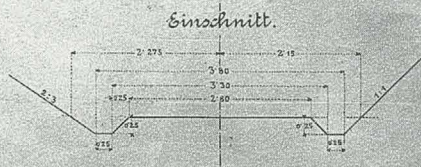
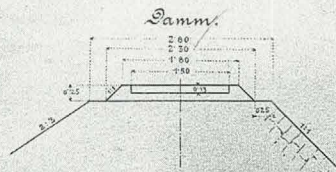
Dal progetto originale della MAR:

1. sezione della rotaia e particolari
2. particolari di uno scambio
3. profili dei manufatti

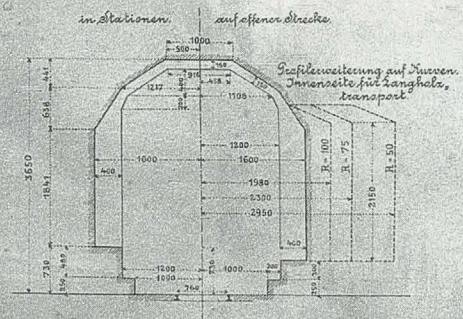
Lokalbahn: Mori - Arco - Riva.

Normalprofile.

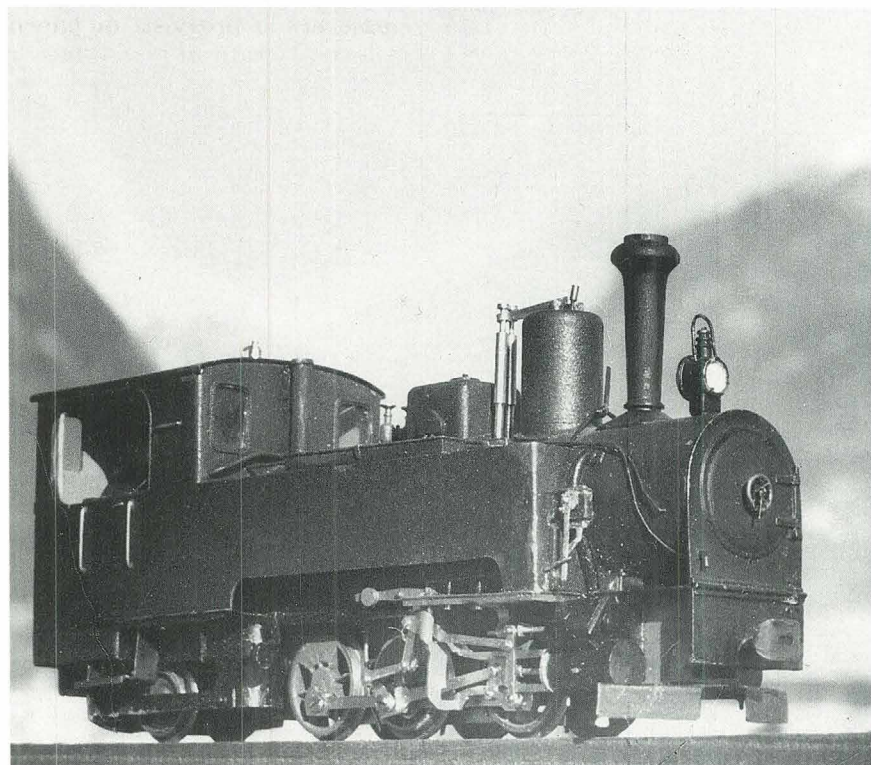
1:50.



Lichtraum- und Verladeprofil.



Diametro ruote posteriori al contatto (con cerchioni nuovi)	550 mm
Diametro interno cilindri	290 mm
Freni Sistema Vacuum	(a vite senza fine)
Capacità del serbatoio acqua	2,75 mc
Capacità del serbatoio carbone	1,3 mc
Peso a pieno carico:	
1 ^a asse	6.100 kg
2 ^a asse	6.100 kg
3 ^a asse	6.100 kg
4 ^a asse	4.400 kg
Peso aderente a pieno carico (1 ^a + 2 ^a + 3 ^a asse)	18.300 kg
Peso totale a pieno carico	22.700 kg
Velocità massima all'ora	35 km



Modellino delle locomotive Krauss
che prestavano servizio sulla linea
MAR.

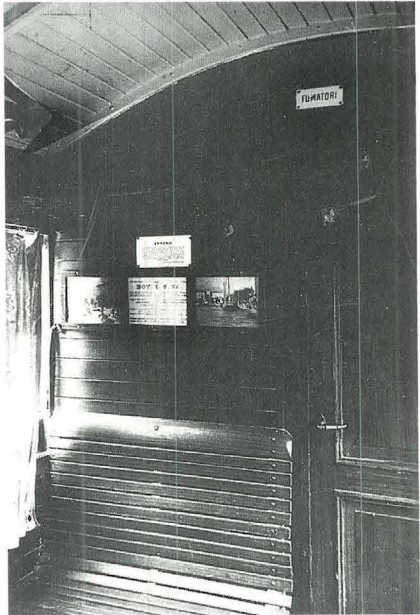
Parco vagoni

Costruiti dalla Ditta Johann Weizer di Graz.

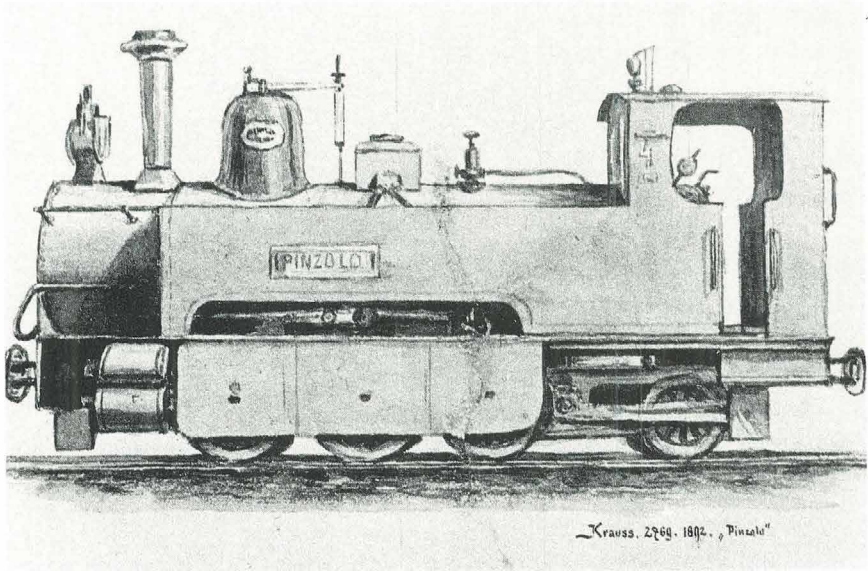
Tutti i vagoni erano a due assi.

Le carrozze passeggeri, dotate di impianto di ventilazione e riscaldamento sistema Wolperth, avevano le entrate alle estremità del vagone con accesso da un terrazzino esterno. Solamente nel 1910 vennero acquistate due carrozze più moderne, con entrate laterali.

Inventario carrozze alla fine del 2° anno di attività										
Tipo	Serie	N. inv.	Posti a sed.		Peso proprio tonn.	Portata tonn.	Quantità	Dimens. in m.		
			I	III				Lungh.	Largh.	Alt.
Passegg. I	A	1-2	14	-	4,5	-	2	7,20	2,00	2,75
Passegg. I-III	B	10-1	8	16	4,2	-	6	7,20	2,00	2,75
Passegg. III	C	20-2	-	24	3,9	-	3	7,20	2,00	2,75
Postali	D	30-3	-	-	3,8	5	2	5,90	2,00	2,70
Merci chiusi	K	36-4	-	-	3,3	5	12	5,90	2,00	2,70
Per carbone	H	50-5	-	-	3,0	5	4	5,90	2,00	1,56
A sponde basse	L	60-6	-	-	2,6	5	6	5,90	2,00	0,86



Interno di una carrozza di terza classe. Gli scompartimenti di III classe erano provvisti di panche in legno laccate in giallo, mentre gli scompartimenti di I classe erano dotati di poltroncine rivestite in velluto rosso scuro.



La locomotiva «Pinzolo», da un disegno del Prof. Senzin dell'Università di Vienna.

INCREMENTO PARCO ROTABILE

Anno	Locomotive	Carrozze	
		Passeggeri	Merci e postali
1891	3	9	12
1892	4	11	24
1900	4	14	24
1902	4	14	32
1910	4	16	36
1913	4	18	36

Prescrizioni inerenti la velocità dei convogli

Secondo le prescrizioni dell'esecutivo di concessione del 6.12.1889, rilasciato a norma del decreto di concessione del 23.11.1889 e secondo le norme del Ministero del Commercio del 24.6.1893, la velocità massima in linea generale è così stabilita:

Nei tratti ove i binari corrono su strada pubblica: 15 km all'ora.

Nei tratti ove la ferrovia è in sede propria: 25 km all'ora.

In particolare lungo il percorso le massime velocità da tenersi sono le seguenti:

15 km all'ora

- Dal km 0,0 al km 1,1 (salita di Ravazzone);
- Dal km 22,3 al km 22,6 (abitato di S. Tommaso).

20 km all'ora

- Dal km 8,6 al km 9,5 (salita di S. Giovanni);
- Dal Km 13,4 al km 18,4 (discesa della Maza).

25 km all'ora

- Dal km 1,1 al km 8,6 (da Mori all'inizio di S. Giovanni);
- Dal km 9,5 al km 13,5 (Da S. Giovanni a Nago);
- Dal km 18,4 al km 22,3 (dalla Maza a S. Tommaso);
- Dal km 22,6 al km 24,0 (da S. Tommaso a Riva).

In prossimità dei passaggi a livello su strade principali, la velocità deve essere per principio ridotta.

Quando i convogli vengono spinti, cioè quando in testa non c'è nessuna locomotiva, la velocità non può mai oltrepassare i 15 km all'ora.

Primo orario dei treni passeggeri della MAR.

Prescrizioni per i trasporti militari

In condizioni politiche normali, la ferrovia verrà impiegata come segue:

Trasporti di truppe:

a) fino a 20 militari, verranno usati i normali treni passeggeri o misti;

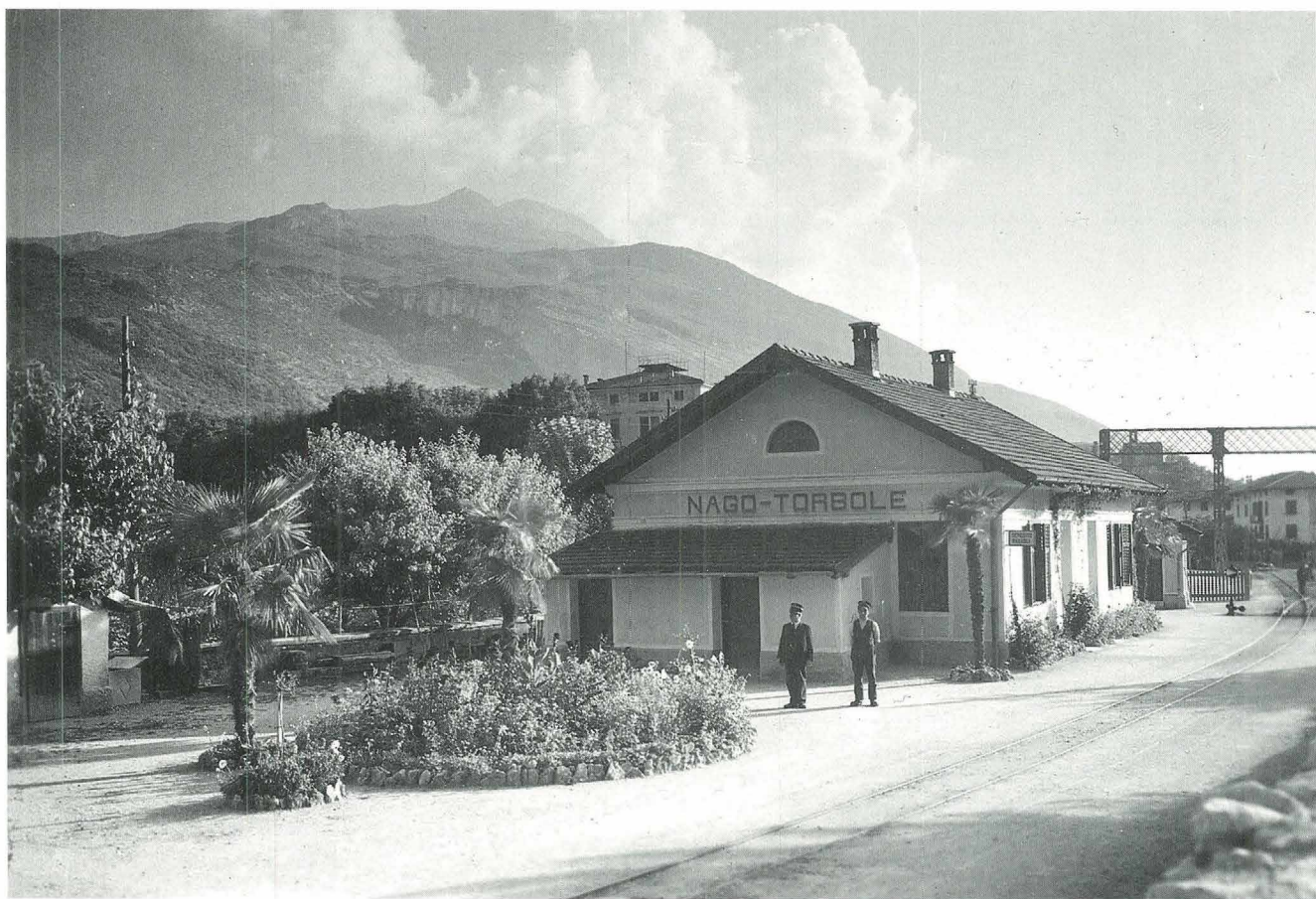
b) da 20 a 200 militari: il trasporto avverrà con treni speciali, la cui tariffa sarà concordata di volta in volta.

Trasporto di munizioni:

Possono avvenire solamente con treni speciali.

STAZ. MORI-RIVA		Numero del Treno					STAZ. RIVA-MORI		Numero del Treno				
		1	3	5	7	9			2	4	6	8	10
Mori stazione	part.	ant. 7.—	ant. 9.30	pom. 2.40	pom. 8.—	pom.	Riva	part.	ant. 6.18	ant. 10.23	pom. 5.30	pom. 7.18	pom. 12.20
» paese	»	7.10	9.40	2.50	8.10		San Tomaso		6.27	10.32	5.39	7.27	12.29
Loppio	arr.	7.23	9.53	3.03	8.23		Arco	arr.	6.34	10.39	5.46	7.34	12.36
»	part.	7.25	9.54	3.04	8.25		»	part.	6.36	10.41	5.49	7.36	
Nago	arr.	7.45	10.14	3.24	8.45		Oltresarca		6.42	10.47	5.55	7.42	
»	part.	7.46	10.15	3.25	8.46		Nago	arr.	7.01	11.06	6.14	8.01	
Oltresarca		8.05	10.34	3.44	9.05		»	part.	7.02	11.07	6.15	8.02	
Arco	arr.	8.11	10.43	3.53	9.11		Loppio	arr.	7.22	11.27	6.35	8.22	
»	part.	8.13	10.50	4.—	9.13	2.20	»	part.	7.24	11.28	6.36	8.24	
San Tomaso		8.20	10.50	4.—	9.20	2.27	Mori paese	arr.	7.37	11.41	6.49	8.37	
Riva	arr.	8.29	10.59	4.00	9.29	2.36	» stazione	»	7.47	11.51	6.59	8.47	

La stazione di Nago.



Un viaggio di sogno

«Il Tramway Mori-Arco-Riva è un vero gioiello¹.

Lusingato dal molto bene che se ne diceva, profittai delle feste pasquali per darvi un'occhiata, e il diletto provato è superiore ad ogni mia aspettazione: non so per quale singolare attrattiva, una via fatta e rifatta tante volte mi si presentasse ricca di nuove, singolari bellezze. Da prima il tram, passato il ponte di Ravazzone, quasi con nuova indiscrezione invade le fiorenti campagne di Mori, e lasciandosi a dritta e alquanto più alta la lunga borgata, si apre una via in mezzo a splendidi vigneti ed ha fino l'ardimento di cacciarsi fra la chiesa ed il cimitero tagliando un viale e proseguendo verso il lago di Loppio. Ivi esso segue tutti gli accidenti della sponda, evitando con incredibile disinvoltura ogni intoppo di scogli o di speroni con piccole curve che rigirano ogni falda di terreno, come si trattasse d'una via ordinaria. Ma eccoci dinanzi alla ripida ascesa di S. Giovanni in fondo al lago. Pare di sognare! Il tram si inerpica per quel cumulo di rupi franate dall'alto, con un paio di serpentine così strette, così vicine, così imponenti, che sembra una delle nostre vie ordinarie tagliate nel fianco delle nostre montagne. La locomotiva ci trasporta sbuffando fra quei massi ciclopici ed avvolgendosi come un serpe per la inospite china, ci caccia in fondo alla montagna proprio sotto alle pareti del macigno, in una specie di circo desolato, ove si crede impossibile ogni uscita: ma ecco che il treno con una nuova curva si rivolta, ed uscendo da quel baratro ci porta sulla sommità mostrandoci sotto i piedi le placide conche del laghetto di Loppio, verdi come lo smeraldo, cupamente racchiuse in orrido recinto di scogli.

Ed appena guadagnata l'erta, una nuova sorpresa: il tram discende verso Nago in mezzo alle più ubertose campagne, ta-

1. La corrispondenza è apparsa sull'Alto Adige del 3 aprile 1891. Era invalsa in alcuni la consuetudine di denominare impropriamente «tramway» la ferrovia, forse perché in origine progettata in maggior parte sulla sede stradale.

gliando i filari delle viti, che a destra e a sinistra protendono i tralci recisi, verso l'inaspettato invasore, e portandoci nel bel mezzo di uno splendido parco della famiglia Sighele.

Ci siamo appena rallegrati di quella inaspettata amenità, che si apre l'orizzonte ed ai nostri piedi sorride in tutta la pompa del suo specchio azzurro il lago di Garda da Torbole a Peschiera, il tram infilando il magnifico stradone della Maza, corre rapidamente verso il bacino di Arco, inghirlandato di ulivi e rallegrato di paeselli, fra cui sorge maestosa la cittadella col castello grifagno adagiato ad uno sperone di rupe.

È una successione così rapida di quadri, di sorprese, di paesaggi naturali e di ardite opere d'arte, che non si può rimanerne colpiti, e non è da meravigliarsi, che i forestieri, invaghiti si siano di già impossessati di questa linea come di una passeggiata favorita».

Ho seguito più volte, in questi ultimi tempi, lungo il percorso della vecchia ferrovia, le poche tracce rimaste, facendomi alla fine la convinzione che l'alto interesse paesaggistico delle zone toccate ne abbia senza dubbio condizionato anche il tracciato. Direttrici puntate su elementi focali del paesaggio, costituiti a volte da cime montuose a volte da edifici o munumenti significativi, scorci e tagli sviluppati in sequenze quasi cinematografiche, alternarsi di visioni orride con altre maestose o languidamente romantiche, ma soprattutto un profondo rispetto dell'ambiente naturale, caratterizzano l'intero percorso.

Immaginiamo di trovarci sulla piattaforma di uno dei vagoncini, sfidando gli sbuffi di fumo che, qualche volta, vengono a turbarci la vista e ad arrossarci gli occhi. La modesta velocità del convoglio ci consente, tra l'altro, di soffermarci più a lungo sulle molteplici inquadrature prospettiche che ci offre il paesaggio. Venendo da Riva ad Arco, la direttrice del percorso è orientata costantemente verso la rupe del castello; dopo Arco punta verso la cima del monte Stivo poi, con una brusca conversione, si rivolge verso la vetta del Baldo.

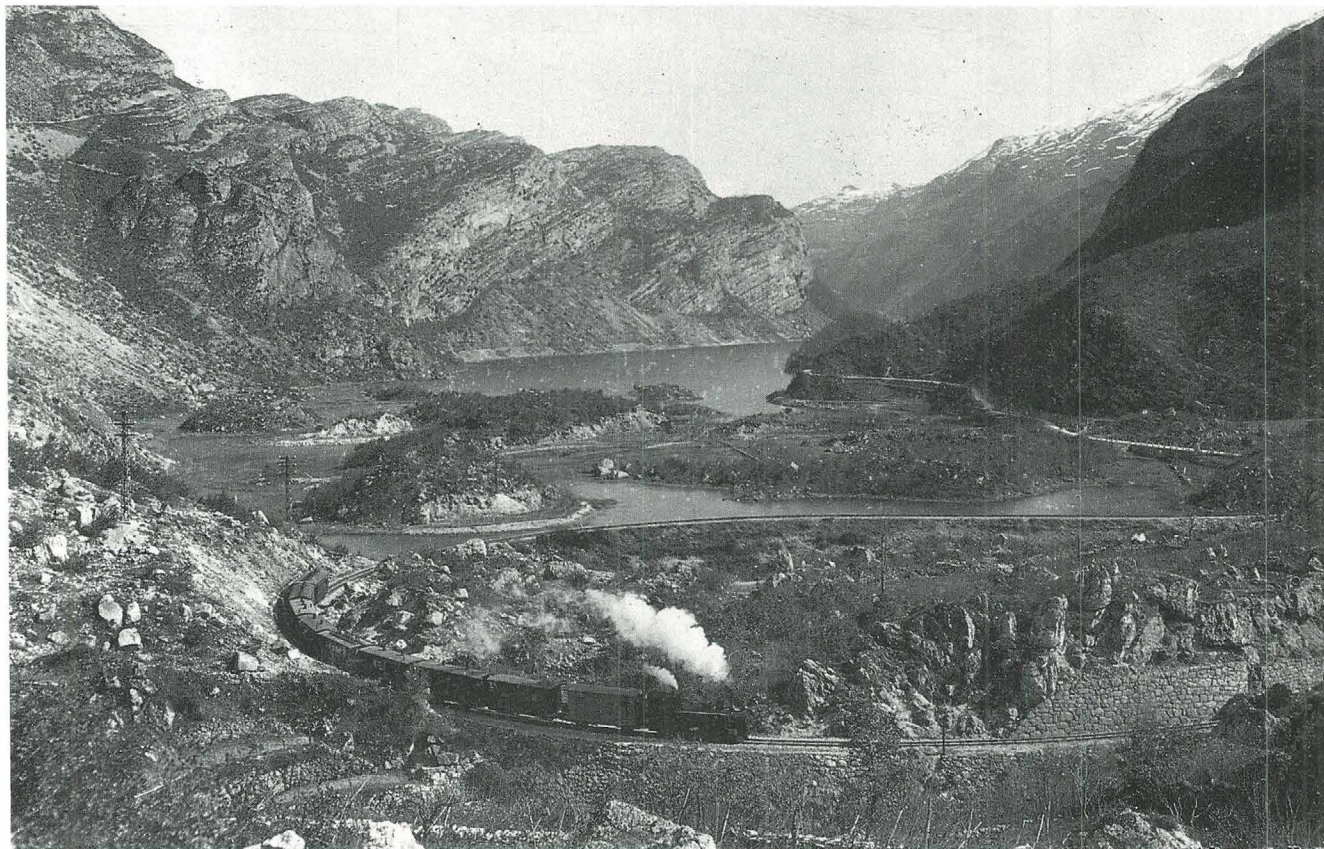
Passato Nago, il tracciato è dominato dalla piccola ma ardita cima del Dosso Alto².

2. Durante il primo conflitto mondiale, la cima del Dosso Alto, a quota 707 m s.l.m., è stata aspramente contesa dai due belligeranti, per la posizione strategica dominante le comunicazioni attraverso il Passo di S. Giovanni.

Nelle campagne verso Mori si profila, tra i vigneti sullo sfondo, il bel campanile romanico della chiesa di questo centro. Infine la rapida e breve discesa verso il lento corso dell'Adige nei pressi del ponte di Ravazzone.

È assodato che, tra tutti i mezzi di trasporto, la ferrovia è il mezzo che, per le sue essenziali peculiarità, è quasi sempre stato in grado di inserirsi nell'ambiente naturale con grande rispetto di esso, e spesso anzi vivificandolo. Bellissimo archetipo, fra tanti, rimarrà sempre l'indimenticabile, romantico trenino della Val Gardena, perfetto modello di «integrazione tra ferrovia e paesaggio» come scrive Ezio Danieli. E dire che quella linea è stata realizzata sotto l'impellente assillo degli eventi bellici, quando il rispetto per la natura è senza dubbio l'ultimo problema che può condizionare il tecnico!

Una suggestiva veduta, dall'alto del Passo di S. Giovanni, del grande tornante sovrastante il Lago di Loppio.



Nel tracciato della MAR, i manufatti sono limitati al minimo indispensabile. Ragioni economiche? Forse; resta sempre il fatto che tutte le opere riescono ad inserirsi ottimamente nel paesaggio circostante. Unica perplessità potrebbe forse essere data dalla enorme scarpata in pietra nei pressi del grande tornante sotto passo S. Giovanni. Secondo me, però, qui interviene un'altra istanza, questa volta di natura emotiva. Il grande manufatto, ancora oggi ben visibile, potrebbe essere stato suggerito anche dall'intenzione di portare il viaggiatore su una balconata a picco sopra il laghetto, per farne cogliere l'intero panorama, dopo aver percorso tutta la riva sud-ovest radendo lo specchio d'acqua. Si viene a creare così nel viaggiatore un'emozione visiva, ancor oggi rinnovabile percorrendo a piedi quel tratto, destinata, subito dopo, ad essere scossa da un brusco contrasto, non appena il treno si addentra tra le brulle pietraie del Passo di S. Giovanni. Dopo qualche chilometro più giù, la nuova subitanea visione del vasto specchio del Garda, dominata per intero dall'alto della Balconata della Maza, riesce pertanto ancor più contrastante con il precedente panorama del laghetto di Loppio, che, per dimensioni, ubicazione, cromatismo e immobilità, risulta esattamente l'opposto del Garda.



Dove correvano i binari alla sommità della grande scarpata sovrastante il Lago di Loppio. A sinistra in basso la folta vegetazione cresciuta nell'alveo del laghetto, dopo la sua scomparsa. al centro la piccola, ma ardita mole del Dosso Alto di Nago; sullo sfondo le cime del Baldo.

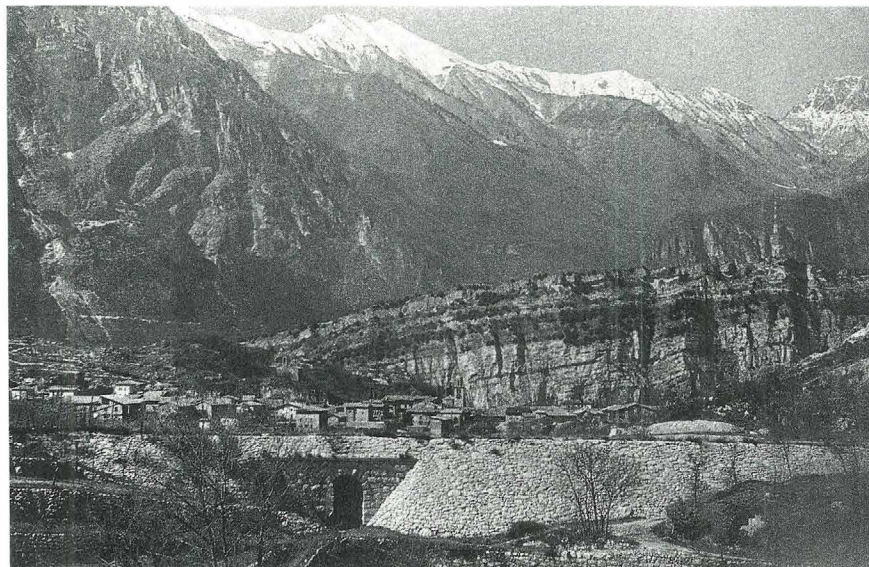
Tutte le altre scarpate, nella zona di S. Giovanni, realizzate in pietra viva, grossolanamente sbazzata, si fondono in modo particolare con gli antichi terrazzamenti in pietra a secco degli oliveti e dei vigneti locali.

L'opera più impegnativa, sotto il profilo tecnico, appare comunque il ponte in ferro gettato sul fiume Sarca nei pressi di Arco. Demolito e venduto per 50.000 lire immediatamente dopo la soppressione della ferrovia, di esso non rimane oggi che qualche raro documento fotografico e, nascoste dalla folta vegetazione, le due spalle in pietra, di qua e di là dell'attuale rivoletto, che un giorno era chiamato «fiume» Sarca. La forma ricalcava quella dell'attuale ponte in ferro di Ravazzone, con l'arco a sesto più abbassato.

I punti di sosta dei convogli erano definiti rispettivamente:

- STAZIONE (Mori Ferrovia, Loppio, Nago, Arco, Riva)
- FERMATA (Mori Borgata)
- FERMATA FACOLTATIVA (Oltresarca, S. Tomaso).

Le stazioni erano dotate di edificio per uffici e per passeggeri, magazzino merci e dispositivo per rifornire d'acqua le locomotive; nelle stazioni capolinea vi erano inoltre edifici con rimessa per deposito del materiale mobile,



Il terrapieno della ex linea ferroviaria in muratura di pietrame a secco, in località Ardàm nei pressi di Nago.

magazzini per attrezzature di ricambio ed officina riparazioni.

I fabbricati principali delle stazioni di Arco e di Riva sono rimasti pressoché simili al progetto iniziale. La stazione di Riva, molto danneggiata durante il primo conflitto mondiale, fu restaurata nella forma quasi originale. Architettonicamente piuttosto modeste, queste stazioni presentano invece un certo interesse perché ubicate secondo i canoni dell'urbanistica ferroviaria tardo ottocentesca.

«Le antiche vie consolari, - scrive il Bargellini³ - di solito, terminavano con un arco di trionfo. Le vie ferrate terminavano



3. Piero Bargellini - «Nascita e vita dell'Architettura Moderna» - Arnaud Ed., Firenze - 1947.

La passerella in legno che fiancheggiava i binari sul ponte della ferrovia presso Arco, veniva frequentemente usata dagli arcensi per raggiungere, attraverso una pittoresca passeggiata, le campagne sulla sinistra del fiume Sarca.

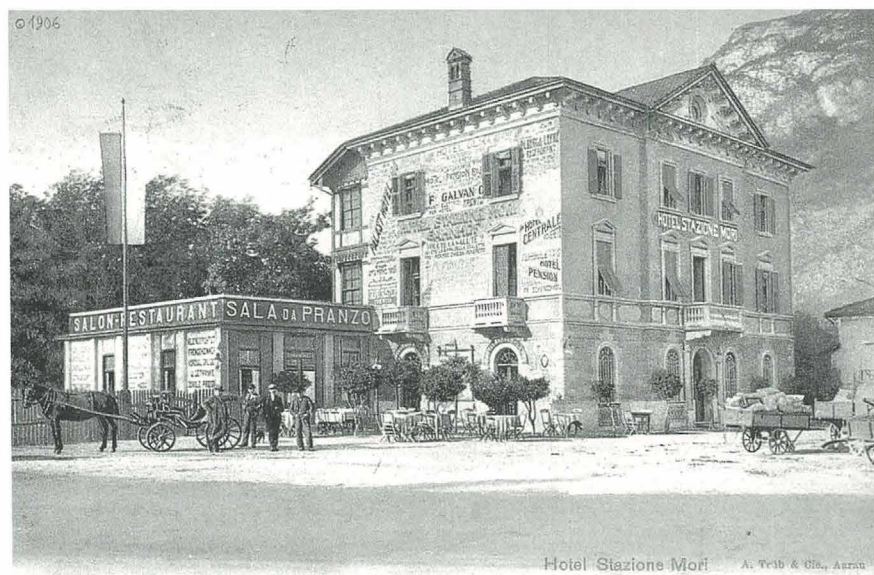
con una stazione. Esse somigliavano molto agli archi trionfali. Infatti, in quelle opere architettoniche i popoli vedevano la celebrazione del progresso meccanico simboleggiato dalla locomotiva.

... Partire o arrivare col treno, faceva parte di un rito al quale assisteva un gran numero di gente. Nelle prime stazioni infatti, i viaggiatori rappresentavano la minoranza. I più che affollavano le sale d'aspetto o le banchine d'arrivo, erano accompagnatori o spettatori. I saluti e gli applausi facevano un grande clamore sotto le volte delle stazioni solenni come cattedrali».

È naturale che la stazione urbanisticamente dovesse essere posta in un punto focale della città, anche se decentrata rispetto al nucleo abitato.

Nacquero così delle direttrici che spesso, dal centro urbano, puntavano direttamente su questo nuovo importante edificio della collettività, posto sullo sfondo. Anche cittadine come Riva e Arco ebbero così il loro bel «viale della stazione», alberato e con l'edificio prospetticamente inquadrato sullo sfondo.

Più modeste le stazioni degli altri centri: la stazione di Nago, denominata «Nago-Torbole» è ancora oggi visibile, anche se trasformata e male in arnese. A Mori Borgata, dove ufficialmente non vi era stazione, ma solamente «fer-



L'Hotel Stazione di Mori agli inizi del secolo.

mata», fu costruita una piccola casetta, demolita nel 1960. Negli altri centri, i locali ad uso biglietteria e sala d'aspetto, erano allogati in edifici preesistenti.

Il breve viaggio, che si svolgeva in uno scenario meraviglioso, ricco di continue variazioni prospettiche, colpì l'estro di parecchi scrittori. Dopo le impressioni del giornalista, riportate all'inizio del capitolo, concludiamo ora con la bellissima descrizione del percorso da Mori a Riva, di una scrittrice tedesca dell'epoca, presentata sotto forma di diario di un giovane nordico, diretto con lo zio sul Garda⁴.

«... Passate Trento e Rovereto, arrivammo finalmente verso le 15 alla stazione di Mori. Da qui si dirama la ferrovia per Riva. Dovemmo naturalmente scendere ed io fui veramente felice di uscire dalla carrozza arroventata e di potere sgranchirmi un po' le gambe.

La ferrovia da Mori a Riva è in funzione appena dalla scorsa primavera. Prima si arrivava in ferrovia di solito fino a Rovereto e di lì si proseguiva fino a Riva con la diligenza postale o con la carrozza. Ora tutto è più comodo e più agevole, specialmente per gli ammalati che desiderano arrivare ad Arco il più rapidamente possibile. La ferrovia è stata costruita dalla Società delle Ferrovie Meridionali Austriache⁵.

Si può viaggiare solo in prima e in terza classe. La prima classe è destinata certamente ai facoltosi turisti che intendono poi proseguire per l'Italia od agli ammalati; la terza classe invece è frequentata dagli abitanti locali e da turisti, come noi, che intendono vedere una grossa fetta di mondo con pochi soldi in tasca. Le carrozze di terza classe sono però così accoglienti e pulite da far voglia a chiunque di prendervi posto. Sono provviste di ampi finestrini e di comode panche dipinte in giallo. L'unico vantaggio della prima classe è di avere sedili elegantemente imbottiti in velluto, cosa che certamente non mi fa invidiare i facoltosi che vi viaggiano, specialmente con questo caldo!

Appena saliti su una delle carrozze che ci stavano attendendo sotto il sole cocente, mi parve di venir meno, sebbene tutti i vetri fossero abbassati. Non appena il convoglio si mise in moto, però, si avvertì una brezza così gradevole da far dimenticare tutto il calore soffocante di poco prima.

Dopo Mori Ferrovia, passato il ponte sull'Adige, arrivammo al centro di Mori vero e proprio o Mori Borgata, come viene chia-

4. Helene Störkl - «Drei Wochen am Gardasee», Wien 1891 - (Traduzione dell'autore).

5. Si tratta di una svista dell'autrice: come sappiamo, la ferrovia è stata costruita da una società privata, diversa dalla Südbahn.

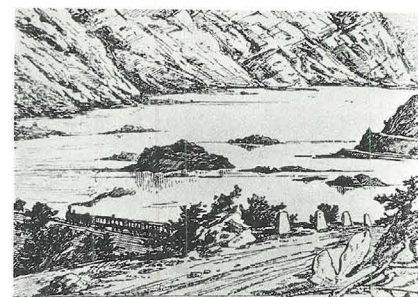
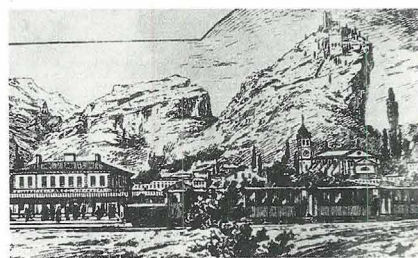
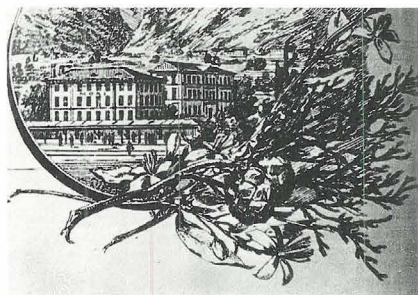
mato. La località ove si diparte la ferrovia è chiamata invece Mori Stazione. A Mori Borgata il treno si fermò piuttosto a lungo, così che ebbimo modo di osservare abbastanza dettagliatamente il paese. Il borgo si presenta antico e piuttosto singolare. Accanto a singoli begli edifici, si vedono costruzioni trascurate, annerite dal fumo, con oscuri pertugi in luogo delle finestre; casupole semicadenti, scale esterne così pericolanti, che non si sa proprio come riescano a sopportare il peso di una persona. Qui vidi anche il primo asinello: sovraccarico di fascine, trotterellava pazientemente lungo la strada, mentre un bambino dai riccioli bruni, lo seguiva con un bastoncino in mano. Vedemmo anche un paio di donne che portavano sulla testa grossi fastelli di rami di gelso; altre invece, sedevano sulla porta di casa lavorando a maglia e filando.

Dopo Mori il treno corre in mezzo ad estesi vigneti. Passammo attraverso pergolati così vicini al binario, che avremmo potuto talvolta staccare facilmente dai rami i grappoli d'uva. La frutta che pendeva dai tralci era meravigliosa! chicchi enormi, polposi e turgidi, alcuni già scuri e quasi maturi, tanto da fare venire l'acquolina in bocca, solamente a vederli. "Calma, calma, giovanotto! - disse lo zio - a Riva potrai mangiare a tuo piacimento tanta di quell'uva da scoppiare, te lo assicuro! E non ti mancherà l'occasione di raccogliercela dai rami tu stesso". Una prospettiva davvero piacevole!

In questi luoghi si coltiva anche molto tabacco. Io non ne aveva mai visto prima d'ora e rimasi non poco stupito, quando seppi che quei grandi fiori rosei non erano affatto piante da giardino, ma vere piante di tabacco. Osservando poi le lunghe e ampie foglie, si può facilmente capire come queste vengano utilizzate, arrotolandole, per formare i sigari. Tra i campi di tabacco si distendevano delle lunghe e strette strisce di terreno, coltivate a piccoli arbusti dalle foglie sottili: si trattava di piante di asparagi. Gli asparagi di Mori infatti sono assai famosi e vengono spediti anche molto lontano.

Improvvisamente le coltivazioni cessarono ed un lago verde smeraldo apparve davanti a noi. "Oh zio - esclamai - ecco il lago di Garda!". !No, no, mio caro - rispose lo zio - questo è solamente il lago di Loppio, che non può certamente paragonarsi al Garda, pur essendo, sotto certi aspetti, anch'esso assai pittoresco".

Il laghetto giace solitario tra pareti rocciose. Emergono due isolette cosparsa di fitta vegetazione; attorno alle sue sponde non si vedono abitazioni e sulle sue acque nessuna imbarcazione. Solamente sul cocuzzolo di un isolotto c'è una cappellina a forma di tempietto.



1. La stazione di Mori - 2. La stazione di Arco. - 3. Sulle rampe di S. Giovanni. (disegni apparsi su una guida turistica austriaca all'inizio del secolo).

La ferrovia si snoda lungo la riva del lago e si arrampica quindi in ampie serpentine lungo i fianchi della montagna. I campi e le coltivazioni scomparvero per lasciare posto ad una slavina desertica. Massi grandi e piccoli coprivano il suolo in una visione selvaggia, quasi come se un gigante maligno avesse con essi giocato a bocce. Anticamente deve essere caduta qui una frana terribile, che ha trasformato il luogo in una vasta pietraia.

Sul passo a 320 m di altitudine, si trova il paese di Nago⁶ e, subito dopo, i forti di Nago, che costringono il passaggio entro uno spazio così angusto, tanto che la ferrovia è obbligata a correre radente ad essi. Io continuavo ad osservare attentamente dal finestrino, quando improvvisamente, tra le fortificazioni, a valle, apparve alla vista un'ampia splendida distesa d'acqua. "Il Garda, il Garda!" esclamai e questa volta lo era davvero.

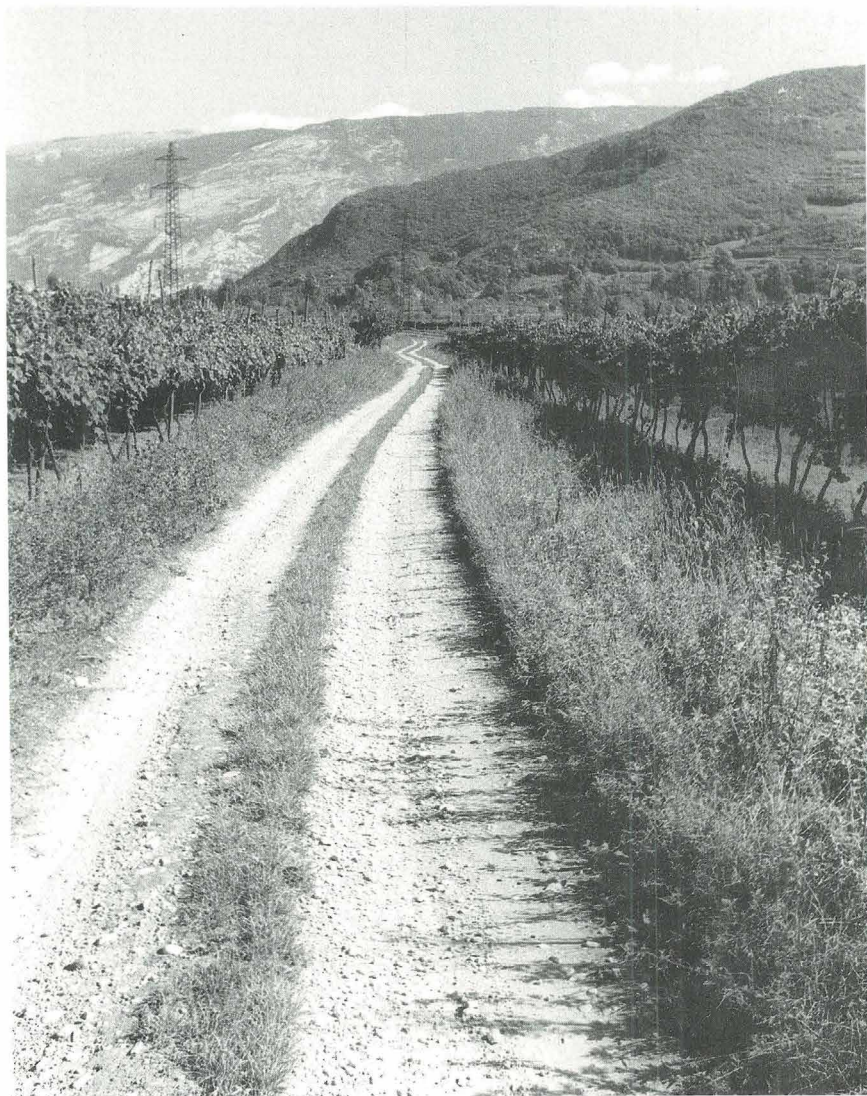
Sfolgorante sotto i raggi del sole, il lago, come un vasto specchio azzurro, si allungava dalle scoscese pareti rocciose a nord fino alle sponde meridionali, confuse nella lontana foschia. All'interno, ovunque si vedevano centri abitati, ma, prima che lo zio potesse indicarmeli con il loro nome, il lago scomparve nuovamente alla nostra vista.

Il treno passò un lungo ponte sul fiume Sarca ed arrivammo ad Arco. Arco è un centro assai bello, con molti nuovi palazzi e ville, angoli accoglienti e case di cura. Tutt'intorno le colline, disposte compatte e vicine tra loro, circondano l'abitato su tre lati e lo proteggono da qualsiasi soffiare di vento, lasciandolo aperto solamente verso sud. L'aspetto più bello di Arco però è senz'altro la rupe con il castello. Da sud il colle sale abbastanza dolcemente; verso nord invece scende a picco quasi fosse stato reciso con una lama. Sulla cima, presso il precipizio, sta severa la mole del castello; piante di cipresso salgono a singoli gruppi verso l'alto, come se una schiera di soldati in nere uniformi stesse arrampicandosi sul colle. Lo zio mi indicò poi una scintillante torricella blu, che spuntava dalla vegetazione intensa. "Quella - disse - appartiene al palazzo dell'Arciduca Alberto. Non appena ci saremo sistemati a Riva, torneremo qui ad Arco per visitare la città con cura". Ora stiamo viaggiando lungo la valle del Basso Sarca. L'intera piana sembra un mare verde con sfumature assai varie. Io avevo sempre creduto che qui nel sud in estate tutto fosse spoglio ed arido, ma devo confessare di essermi senz'altro sbagliato. Una simile vegetazione, lussureggiante ed intensa come qui, non l'ho mai vista altrove. Strisce di verde, cosparse di pioppi e gelsi, tra i quali i vigneti si distendono avvolgendoli, ampie

6. Anche qui si tratta di una evidente svista dell'autrice.

distese di pergolati, interrotti da mandorli e peschi, scintillanti oliveti color grigio argenteo, piante di cipresso ed alloro, alti fusti di granoturco ondeggianti e canne d'India color verde chiaro. E in mezzo a questo impasto di toni verdi, serpeggia il nastro argenteo del fiume del Sarca.

Il treno si fermò, per l'ultima volta, presso l'antico abitato di S. Tommaso. Lo zio mi spiegò che qui sorgeva anticamente un convento dei templari e che nell'antica chiesetta grigia, si conservava un crocifisso dell'epoca degli Hohenstaufen; ma io ormai, preso

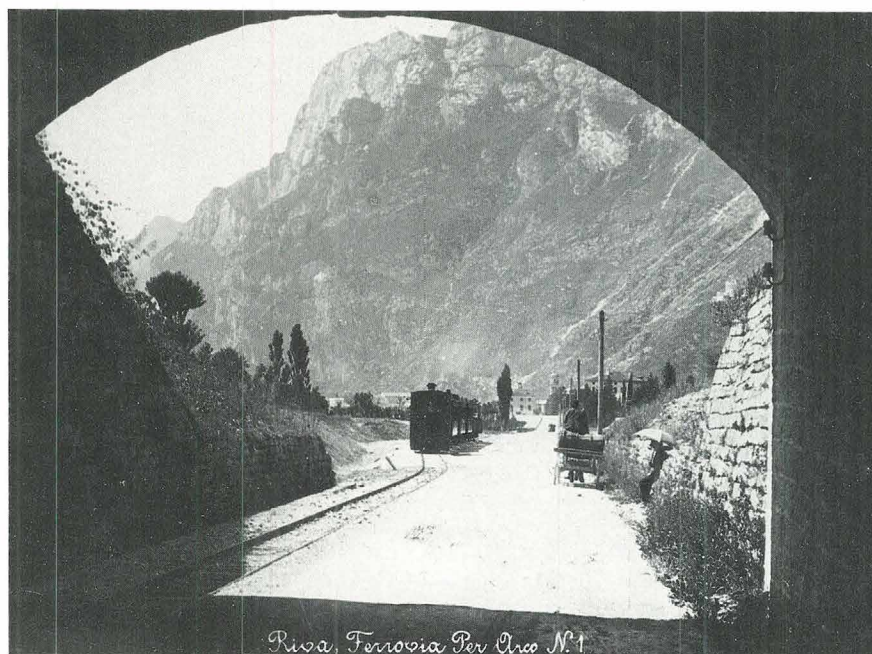


Il vecchio tracciato della MAR nei vigneti della campagna tra Mori e Loppio, in una foto del 1975.

da una grande ansia, non stavo più ad ascoltare quello che egli mi andava dicendo.

La locomotiva fischiò a tutto vapore; il treno attraversò una via, presso la quale da ambo i lati sostava gente di ritorno dai lavori, e si fermò in una decorosa e accogliente stazione.

Finalmente abbiamo raggiunto la nostra meta: siamo a Riva.»



Il treno sta per imboccare il sottopassaggio del torrente Varone tra Riva e S. Tomaso.

L'epoca d'oro della MAR

Una volta in funzione, il nostro trenino si attirò la quasi generale simpatia. Non mancò è vero ancora qualche polemica, soprattutto in riferimento alle tariffe per il trasporto delle merci, ritenute piuttosto elevate e, nuovamente, sull'uso della lingua da parte degli impiegati.

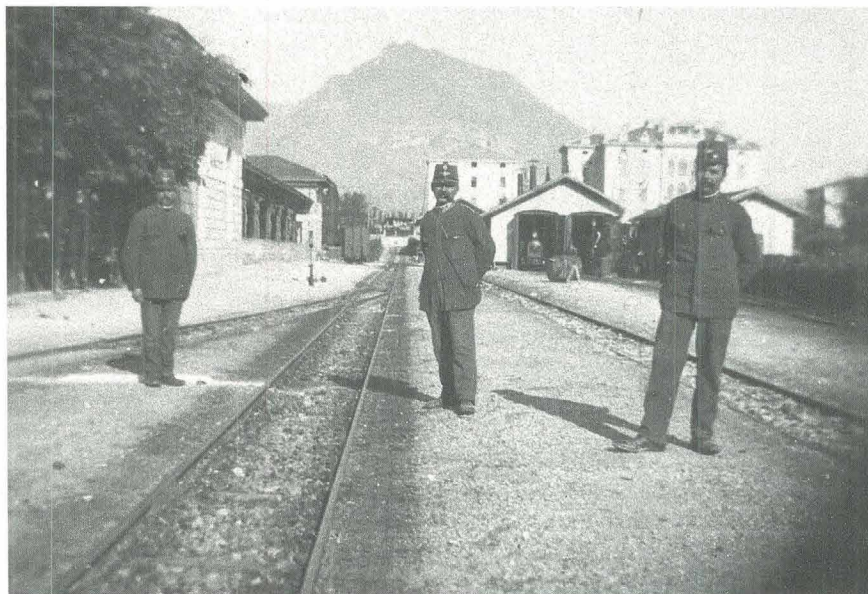
I lettori ricorderanno come il progetto ferroviario dell'ing. Mutinelli, del 1883, prevedesse l'impiego di un numero di persone addette fin troppo limitato, perché una ferrovia fosse in grado di funzionare a dovere. Al contrario, fin dai primi anni di vita della MAR, un cospicuo numero di persone fu addetto al funzionamento della linea: tra dirigenti, capistazione, macchinisti, controllori, meccanici, cantonieri, erano occupate alla MAR circa 80 persone.

Le sempre più complesse e articolate strutture ferroviarie europee dell'epoca, per ottenere efficienza e sicurezza nel funzionamento, avevano avvertito la necessità di una rigorosa impostazione organizzativa e avevano preso come esempio più consono la secolare e consolidata esperienza operativa del mondo militare. Pure la MAR si ispirò a quell'ormai collaudato modello organizzativo, improntato a rigide norme funzionali, procedurali e gerarchiche. Le procedure e gli ordini di servizio, gli arrivi e le partenze dei convogli, i rapporti con i viaggiatori, erano soggetti ad un rituale ben preciso e avvincente, tale da rimanere a lungo impresso nella memoria collettiva. Sia il personale dirigente che di servizio, viaggiante e di terra, rispecchiava nell'abito, nell'aspetto, nel comportamento le tipiche caratteristiche del militare.

I servizi più comuni erano disimpegnati da persone locali, mentre le cariche direttive erano quasi del tutto occu-

pate da personale arrivato da oltre Brennero, non ultimo il capostazione di Riva Otto Stöber, di nostra conoscenza. Ma se lo Stöber, come abbiamo visto era in grado di esprimersi assai bene anche nella nostra lingua, non così sapevano fare molti altri funzionari, ragion per cui, almeno nei primi tempi, il nostro trenino fischiava, sbuffava, strideva e sferragliava, quasi unicamente nella lingua di Göthe. Che poi era anche la lingua ufficiale dell'Impero asburgico e pertanto non sempre ben accetta da molti trentini. La reazione locale deve essere stata immediata e abbastanza violenta, se una decina di giorni dopo l'inaugurazione, il Popolo Trentino poteva scrivere:

«Siamo assicurati, che la Direzione dell'Impresa ha già preso le misure necessarie, perché la lingua italiana venga rispettata tanto nel servizio della linea quanto nella corrispondenza per la spedizione e consegna delle merci. Queste lodevoli disposizioni, e l'opportunistica riduzione già fatta della tariffa per il trasporto delle merci, come riusciranno di giusta soddisfazione per il pubblico, così gioveranno ad assicurare alla nuova linea quel felice avvenire che ognuno deve augurarle».



Personale della MAR in posa alla stazione di Riva. Da notare le divise di tipica foggia militare.

Negli stessi giorni il Raccoglitore, che, come abbiamo visto, non era mai stato eccessivamente tenero verso la gestione della MAR, riportava da Riva:

«Ho letto con piacere nel Raccoglitore di sabato le dichiarazioni del sig. Mühleisen riguardanti la riduzione dei prezzi sul trasporto merci, ed il riguardo che la Direzione ferroviaria si propone addimostrare al sentimento nazionale del paese col rispettarne la lingua.

Ad onore del vero ho constatato io stesso su quest'ultimo riguardo un miglioramento e mi sono anche in parte persuaso che il deplorato uso di certi vocaboli tedeschi, lo si deve alle volte ascrivere allo zelo eccessivo degli impiegati subalterni pur troppo anche italiani, i quali per una millanteria tutt'altro che encomiabile, se appena conoscono due frasi tedesche, vogliono sfoggiarle.

Guardate p.e. i nostri contadini che ritornano dal militare. Non vi parlano più l'italiano e vi vengono fuori col "forzenare", col "fertig", col "Bochzimmer"¹, ecc. che non vogliono dimenticare più.

Prendiamo dunque a grata notizia le assicurazioni del sig. Mühleisen, e su questo punto staremo per intanto a vigilare pronti sempre a far sentire la nostra voce quando ne sia bisogno».

Cambiata favella, o perlomeno diventata bilingue, la nostra ferrovia riprese sbuffando con più lena i suoi quattro viaggi giornalieri tra Mori e Riva, a beneficio di turisti e locali.

In maggio la Gazzetta di Trento, poteva fare un primo breve entusiasmante consuntivo:

«La nostra ferrovia economica va a gonfie vele, e l'onor. Impresa fa affaroni: vi basti che dal giorno dell'inaugurazione a tutto oggi, in un viavai di passeggeri, talché - notate bene - nel mese di febbraio se ne contarono 16 mila, con un incasso di 7 mila fiorini, e nel mese di marzo 28 mila passeggeri coll'incasso di 9 mila fiorini. Da queste splendide cifre capirete che la tanto sospirata e contrastata ferrovia economica fu realmente apportatrice di grand'utile, segnò anzi, come auspicavasi, il rinascimento delle due città sorelle: Arco e Riva».

Naturalmente, come ogni ferrovia degna di rispetto, anche la MAR ebbe i suoi bravi incidenti, più o meno gravi.

Il primo, di cui abbiamo notizia, doveva essere stato assai serio. Il primo aprile 1891 si sparse la voce che il

1. Alterazione di vocaboli tedeschi.

convoglio del mattino, proveniente da Riva, era deragliato precipitando dall'alto della grande scarpata nel lago di Loppio.

Qualche giornale riportò la notizia, corredata da pochi particolari, appena giunta in redazione. Ma il giorno dopo la Gazzetta di Trento scriveva:

«La città oggi era piena della chiacchiera d'un grave disastro accaduto sulla ferrovia Mori-Arco. E quanto se ne è almanaccato! Il tutto a onore e gloria del bello spirito che spacciò questo pesce d'aprile in cui si risolse la cosa.

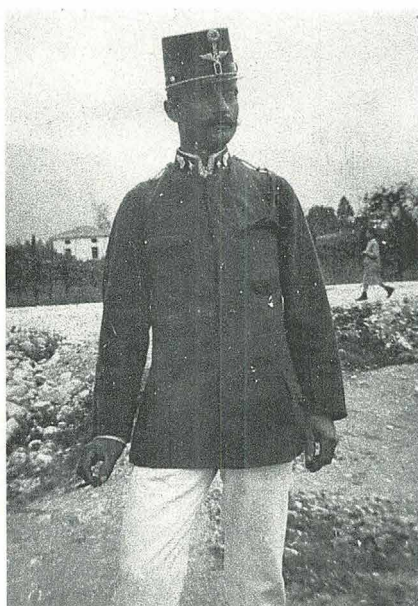
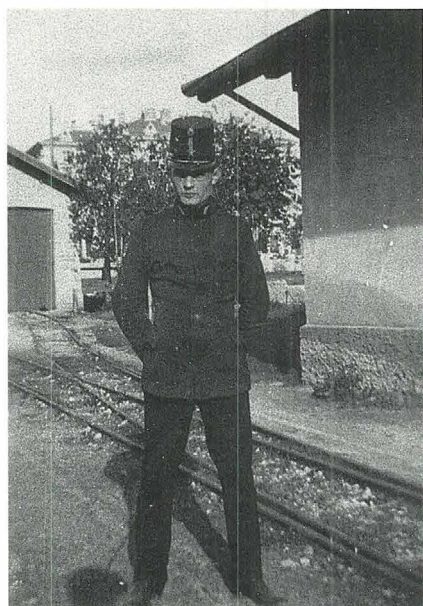
Signori, che ve ne gonfiaste la gola; sensibili donne che trepidaste per le vittime del binario a scartamento ridotto, rigettate tutto in acqua insieme al pesce infracidito, ch  siamo gi  ai 2 di aprile».

Altri incidenti, molto meno gravi, ma abbastanza frequenti, accaddero per  realmente nei primi mesi di vita della MAR, dovuti in gran parte alla scarsa dimestichezza che cavalli, mucche, buoi e... cristiani avevano con lo sconosciuto mostro veloce e impertinente che correva, imperterrito, ai margini della strada, o tra coltivazioni e vigneti, incurante di dare a chiunque la bench  minima precedenza.

L'agosto 1891 fu costellato da una serie di piccoli «accidenti». Il 3 agosto scriveva l'Alto Adige:



Uno dei primi biglietti passeggeri della MAR, con le scritte redatte in tedesco.



Personale della MAR.

«Ieri sera sul tardo il tram Mori-Riva, presso la stazione di Nago, urtò una carrozza che, per inavvertenza del cocchiere, gli sbarrava in parte la strada. La carrozza venne rotta; fortunatamente i tre individui che vi si trovavano entro se la cavarono con leggere escoriazioni».

Qualche giorno dopo, altro «accidente» presso Arco, riportato dall'Alto Adige:

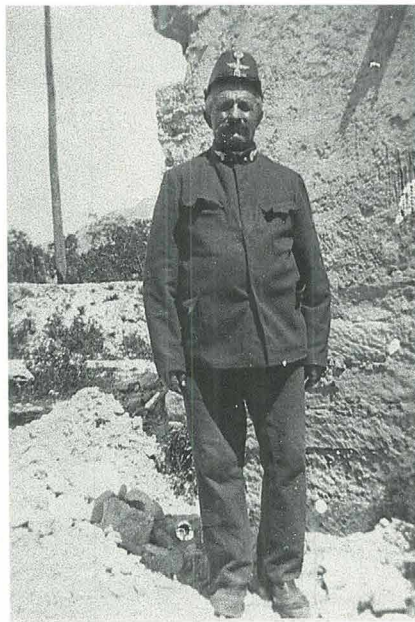
«Ieri ritornava una carrozza, che aveva qui condotto dei forestieri dal bagno di Comano.

S'incontrò sgraziatamente col tram lungo lo stradone a S. Catarina sotto Arco. Il povero vetturale vedendo che il suo cavallo, all'avvicinarsi del tram rizzate le orecchie, dà un salto, tiene con tutta forza la bestia. Ma più il convoglio s'approssima, più l'animale si spaventa; ed ecco tutto ad un tratto uomo, cavallo e legno nella roggia che percorre a destra rasente lo stradone. Il signore che vi stava dentro diede destramente un salto e fu salvo. Contadini di Arco, veduto da lontano quel caso strano, vi accorsero staccarono il ronzino, aiutaron a metter in piedi la cittadina² che s'era capovolta. Fortunatamente non vi ebbero disgrazie».

È poi la volta della salita di Ravazzone: l'11 dello stesso mese infatti il Raccoglitore dà notizia di due casi avvenuti colà:

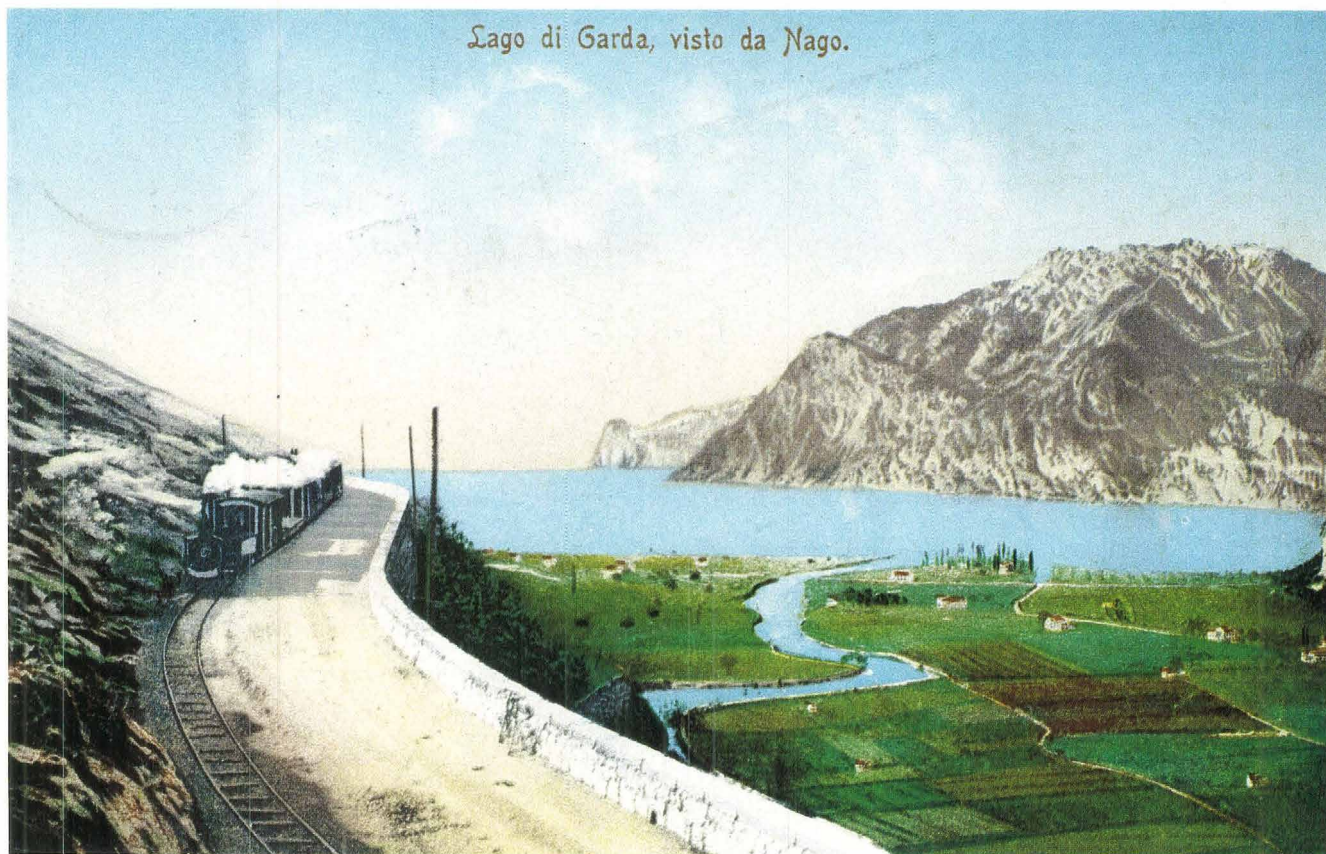


2. Carrozza.

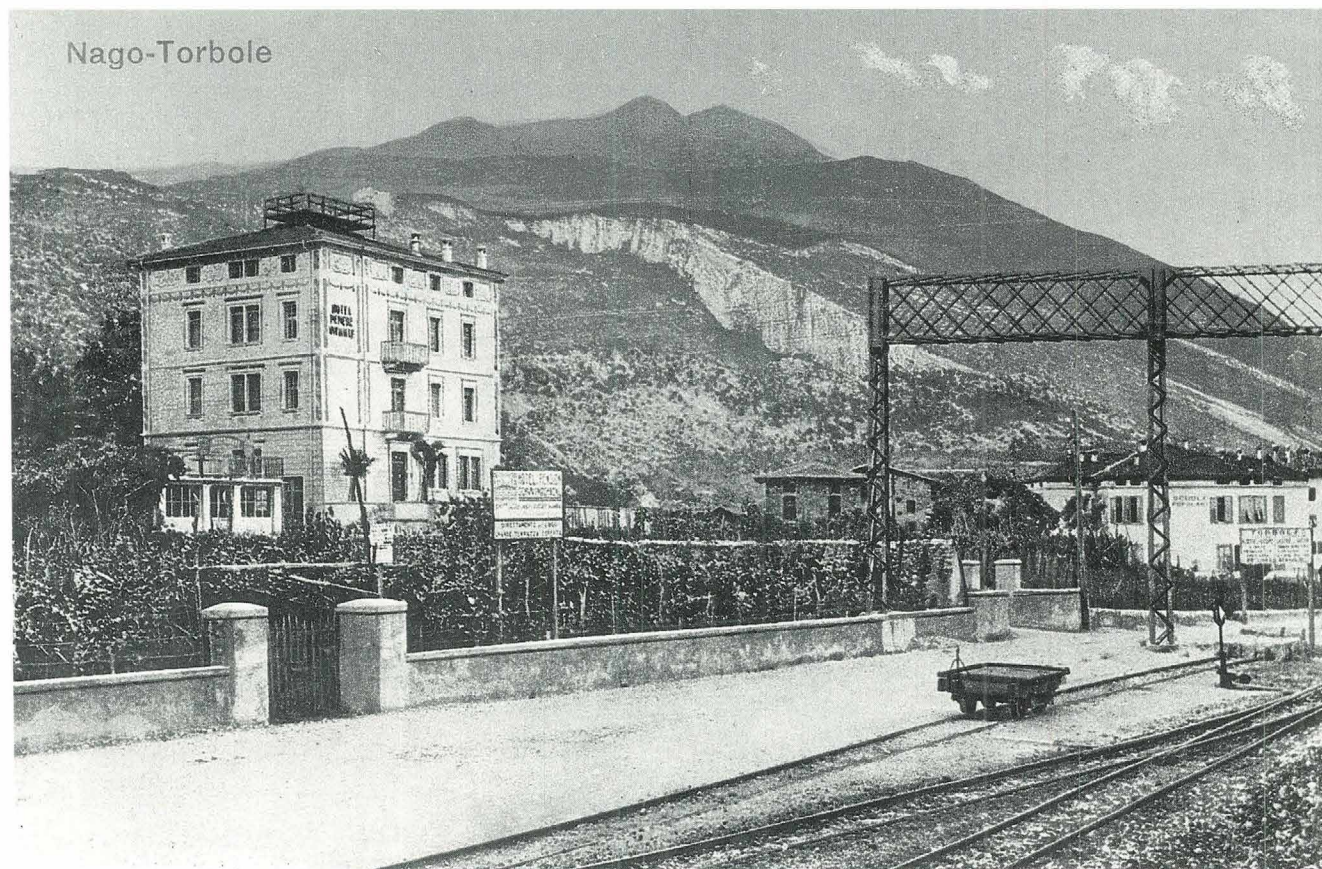


Personale della MAR.

La linea ferroviaria della MAR, da Nago ad Oltresarca corre a margine della carrozzabile.



Scambi ferroviari alla stazione di Nago; sullo sfondo il Monte Baldo.



«Oggi mattina poi ore 8,40 quando il treno già aveva varcato il ponte e saliva verso Mori improvvisamente retrocesse, e fu vera fortuna che non stritolasse i buoi e il carro di un certo Rocco da Nago che tranquillamente si avviava verso Mori.

Ed un altro caso. Ieri nel pomeriggio il sig. F. A. venendo con altri due amici colla sua carrozza da Mori si incontrò col treno al dazio vecchio di Ravazzone ove la strada fa una svolta acuta. Il cavallo s'impennò e cadde malamente sconcandosi e mettendo in serio pericolo tutti tre i passeggeri».

Dopo questi dell'agosto 1891, per parecchio tempo non si ha più notizia di altri incidenti. Merito di una più accurata sorveglianza da parte dei cantonieri lungo la linea, oppure di una maggiore prudenza di vetturali e animali? Le cronache d'allora non lo riferiscono e l'autore non ha indagato oltre.

Dai verbali delle sedute annuali degli azionisti della Società MAR, regolarmente dati alle stampe ogni anno, dal 1891 al 1915, si hanno esaurienti notizie sul costante incremento e miglioramento del parco rotabile della ferrovia e sul progressivo potenziamento delle attrezzature in quasi tutte le stazioni. Ancora nel 1893, fu chiesta ed ottenuta una concessione supplementare dal Ministero, per aumentare la velocità media di viaggio.



Il treno in sosta alla stazione di Mori Borgata.

Nello stesso anno venne costruita a Riva una seconda rimessa per le locomotive ed una officina tale da rendere del tutto automone le riparazioni dei veicoli, mentre furono aumentati i binari di servizio e costruiti magazzini nelle altre stazioni. Nel 1892 la navigazione del lago di Garda, sulla quale la MAR contava molto per il suo futuro sviluppo, venne assunta dalla ditta Mangilli e Co. di Milano, la quale diede subito inizio ad un programma di rinnovamento generale dei natanti.

Nel 1896 per conto della MAR si diede inizio alla costruzione di un molo sul lago, nel tratto antistante la stazione di Riva, onde consentire l'attracco dei battelli in coincidenza con i treni. A lavori ultimati l'opera si dimostrò però troppo esigua, tanto che con l'«ora»³ del pomeriggio, l'attracco dei natanti era quasi impossibile. Il molo venne così prolungato nel 1902 per 35 metri, con la spesa assai elevata di 21.000 corone.

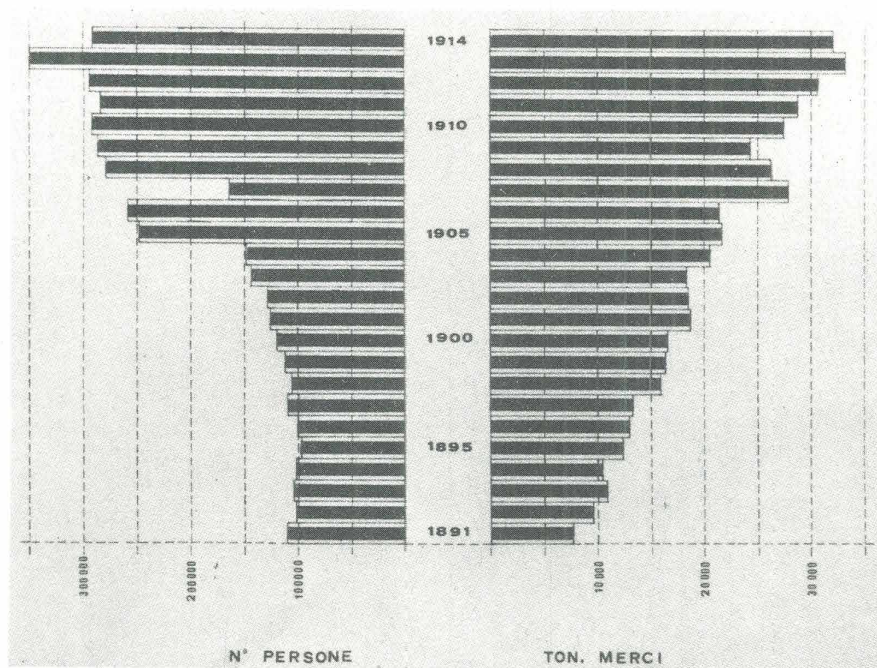


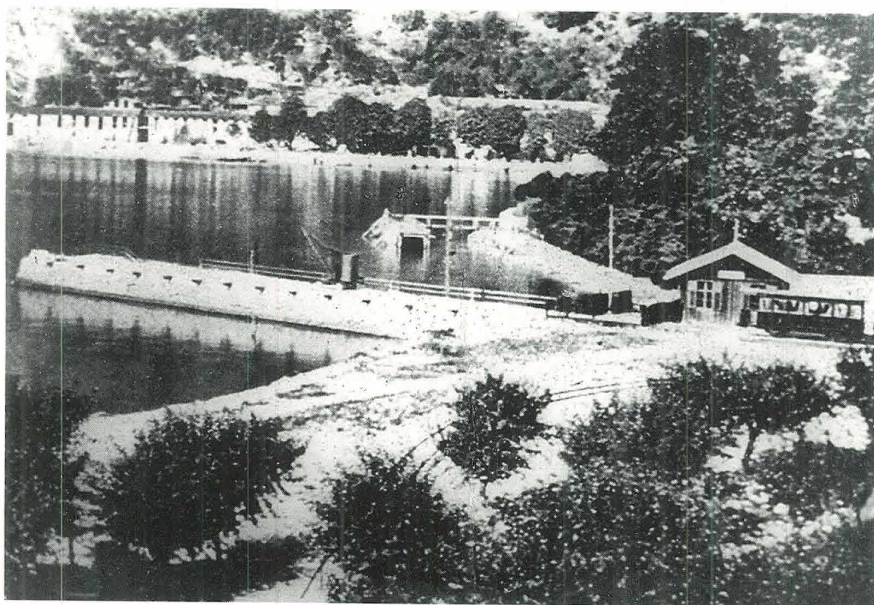
Diagramma del traffico merci e passeggeri nei primi anni di vita della MAR.

3. Tipico vento del Garda che soffia da sud a nord.

Nel 1898 le corse giornaliere nei due sensi furono portate da 4 a 6, ma fin dall'anno precedente furono istituite delle corse straordinarie in occasione di una eccezionale manifestazione, che si tenne a Riva: l'Esposizione Internazionale Elettrica abbinata alla Mostra Regionale di vini, fiori, frutta e piscicoltura.

L'energia elettrica, la più recente e strabiliante scoperta di quei tempi, era da poco arrivata anche nel Basso Sarca. Già fin dal 1891, Arco era stata dotata di illuminazione elettrica, mentre il 28 novembre 1895, «per la prima volta la luce elettrica irradia Piazza Benacense» a Riva, grazie alla centrale del Ponale, iniziata nel 1893 e portata a termine in un tempo record. Anche la stazione di Riva viene illuminata elettricamente nello stesso anno. Le stazioni di Mori Borgata, Nago e S. Tommaso, invece, dovranno attendere il 1913, per essere dotate di illuminazione elettrica.

L'esaltante incontro con la nuova forza motrice coinvolge anche la nostra ferrovia: la proposta rivana di elettrificare il tratto della linea tra Riva ed Arco, però, non ha seguito, perché la Municipalità di Arco non vuole impegnarsi da parte sua a fornire l'energia di 6 HP. Dovranno pertanto passare altri 15 anni perché il problema



Un raro documento del 1902: i lavori per il prolungamento del molo ferroviario antistante la stazione di Riva.

dell'elettrificazione della MAR venga affrontato in modo razionale e deciso. E così il nostro «76» continuerà a camminare ornato del suo maestoso e irrinunciabile pennacchio, talvolta lattiginoso come cirri primaverili, talvolta plumbeo come nubi tempestosi in un cielo imbronciato.

Sull'abbrivio della avvenuta realizzazione della MAR, una folta serie di progetti per altre linee si succedette, durante gli anni a cavallo del secolo, nel Basso Trentino e nelle zone vicine.

Già durante i discorsi e i brindisi inaugurali, vari esponenti locali non persero l'occasione di auspicare il collegamento ferroviario con le valli vicine. Occorrerebbe un intero volume per descrivere, anche sommariamente, tutte le proposte ed i progetti di quegli anni. A buon punto fu portato lo studio per il collegamento di Riva con Tione, nelle Giudicarie, attraverso Ballino e il Passo del Durone, con una ferrovia, in parte a cremagliera, pure di scartamento 76 cm.

Un altro progetto prevedeva la diramazione da Arco per Trento, lungo la valle del Sarca e il Buco di Vela. Rovereto, frattanto, non cessava di chiedere il prolungamento della MAR fino alla sua stazione ferroviaria, come del resto era previsto nel decreto di concessione, rilasciato allo Stummer nel 1889.

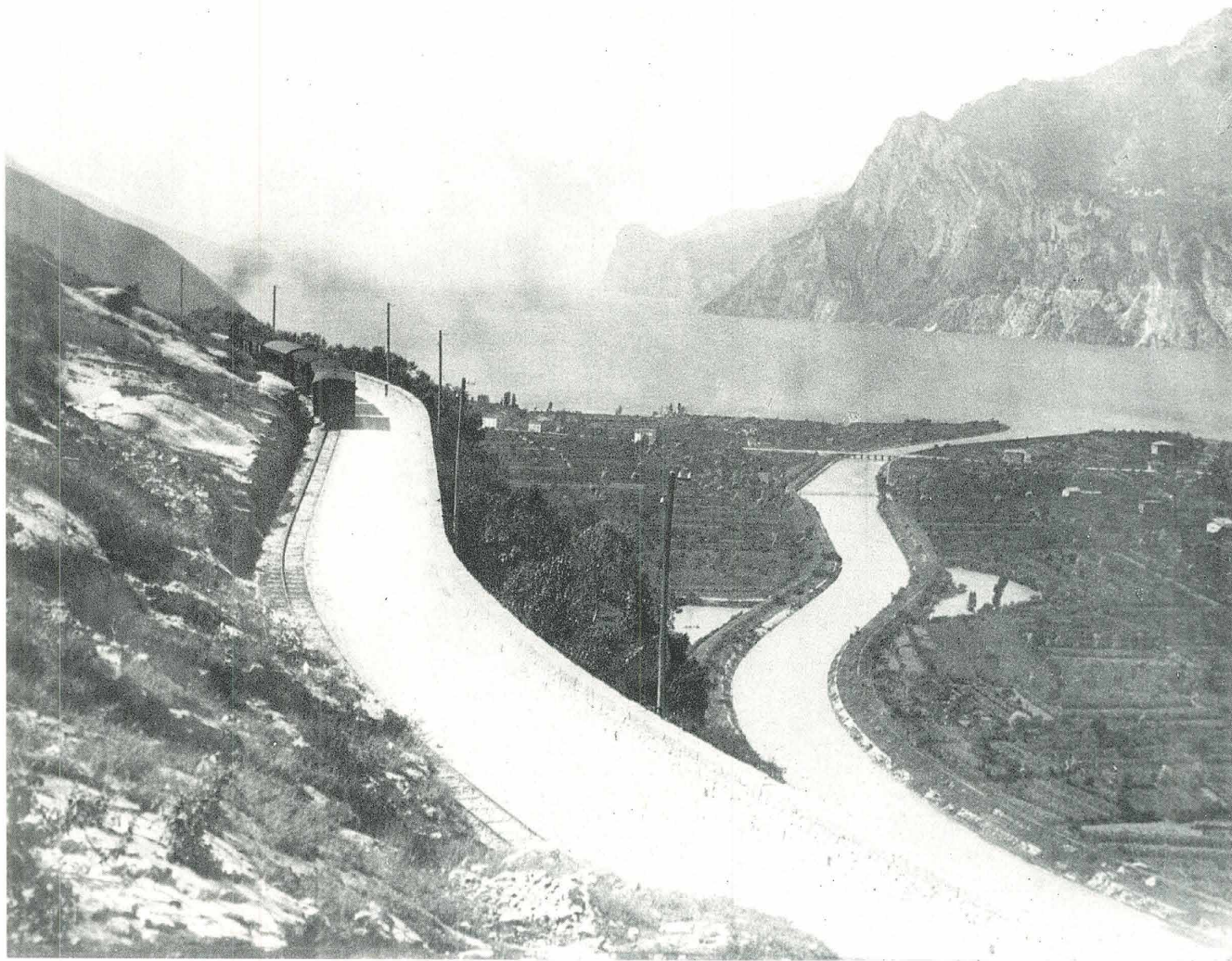


Il treno in sosta alla stazione di Oltresarca.

Verso il 1910 prese consistenza un progetto, redatto oltre Brennero, per l'intero rifacimento della MAR. Si prevedeva in questo progetto, l'aumento ad un metro dello scartamento, la rettificazione dell'intero percorso, la costruzione di un tunnel, lungo 600 metri, sotto il passo di S. Giovanni, l'introduzione della trazione elettrica e il prolungamento della linea da Ravazzone, lungo la sponda destra dell'Adige, fino a Rovereto, passando per Sacco⁴.

Ma nubi tempestose si addensarono un brutto giorno sopra la nostra simpatica ferrovia: per i superstiziosi ag-

Il treno lungo la strada della Maza. Nella pianura è visibile il fiume Sarca dopo la sua rettifica.



4. Vedi la relazione riportata in appendice.

giungerò che ciò avvenne, guarda caso, proprio durante il suo tredicesimo anno di vita. Ascoltiamo come l'amministratore delegato, nella seduta generale del 29 marzo 1904, riferisce agli azionisti presenti lo svolgersi dei fatti.

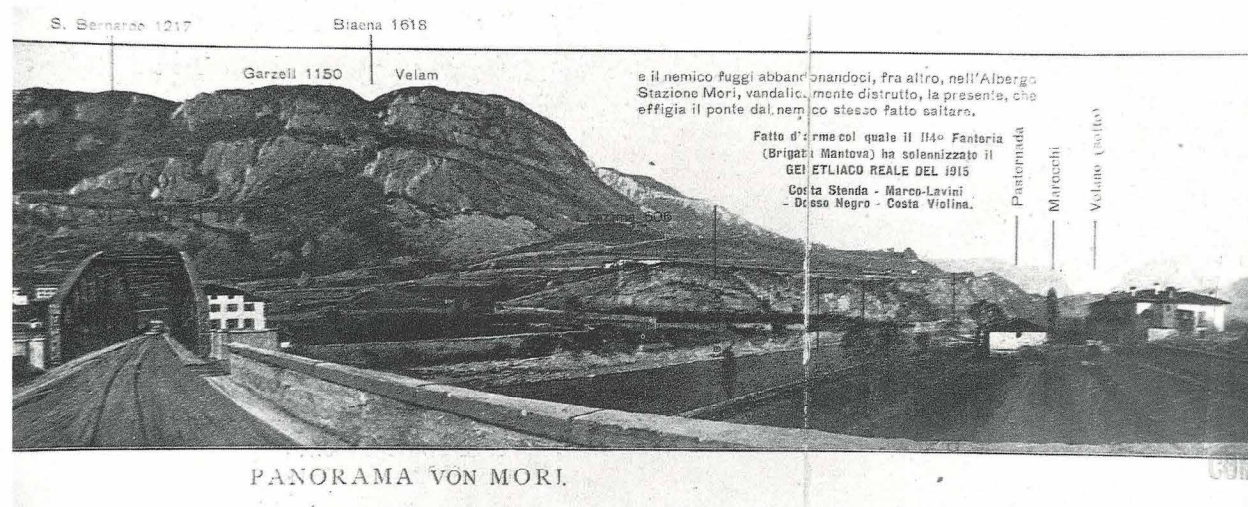
«Egredi Signori»

La nostra impresa, nello scorso anno, ha subito un colpo assai grave, causa un impiegato infedele. L'ex controllore Livadic, con manipolazioni e frodi, ha inferto alla Società una perdita che nell'insieme raggiunge la somma di 30.000 corone. Il Tribunale di Bolzano ha condannato l'impiegato infedele a sei anni di carcere duro e alla rifusione dei danni.

Ma poiché il Livadic non possiede beni, ci è stato impossibile riottenere la somma; pertanto siamo stati costretti a riparare l'intera perdita con le entrate della trascorsa gestione.

Il controllore denunciato aveva inoltre omesso di proposito e con piena coscienza, di staccare e applicare una parte delle marche da bollo erariali, sebbene a lui, in qualità di primo controllore delle entrate, toccasse a norma dell'ordinamento di servizio, di curare scrupolosamente questo dovere, secondo le vigenti norme legali. In previsione che la sua frode potesse venire scoperta, il Livadic, con questa seconda truffa, intendeva ricattare con denaro la società, procurandoci altrimenti dei grossi guai con l'erario. Ed infatti, quando noi, scoperte le sue manipolazioni, lo portam-

Veduta del ponte in ferro sull'Adige, presso Ravazzone, costruito per la strada erariale Mori-Rovereto nel 1888 ed utilizzato anche per la linea ferroviaria della MAR, da una cartolina di guerra italiana del 1916.



5. Traduzione dal tedesco dell'autore.

mo davanti alla giustizia, il Livadic, da parte sua, ci denunciò presso l'alto i.r. Ministero delle Finanze.

L'ispezione che ne è seguita ha accertato che la società non è direttamente colpevole di truffa, ma ciononostante, come responsabile, fu condannata al pagamento di 16.000 corone per l'importo evaso e di 156.000 corone di multa».

Come si vede il fatto fu assai grave per la società e non solamente sotto il profilo finanziario. La direzione dette al completo le dimissioni, mentre il Ministero nominò un commissario. La gestione fu affidata, fino ad ulteriori accertamenti, alla Südbahn.

Ormai però nubi ben più burrascose si andavano addensando e questa volta non solo sul piccolo mondo della MAR, ma sull'intero vecchio continente. La contraddittoria situa-

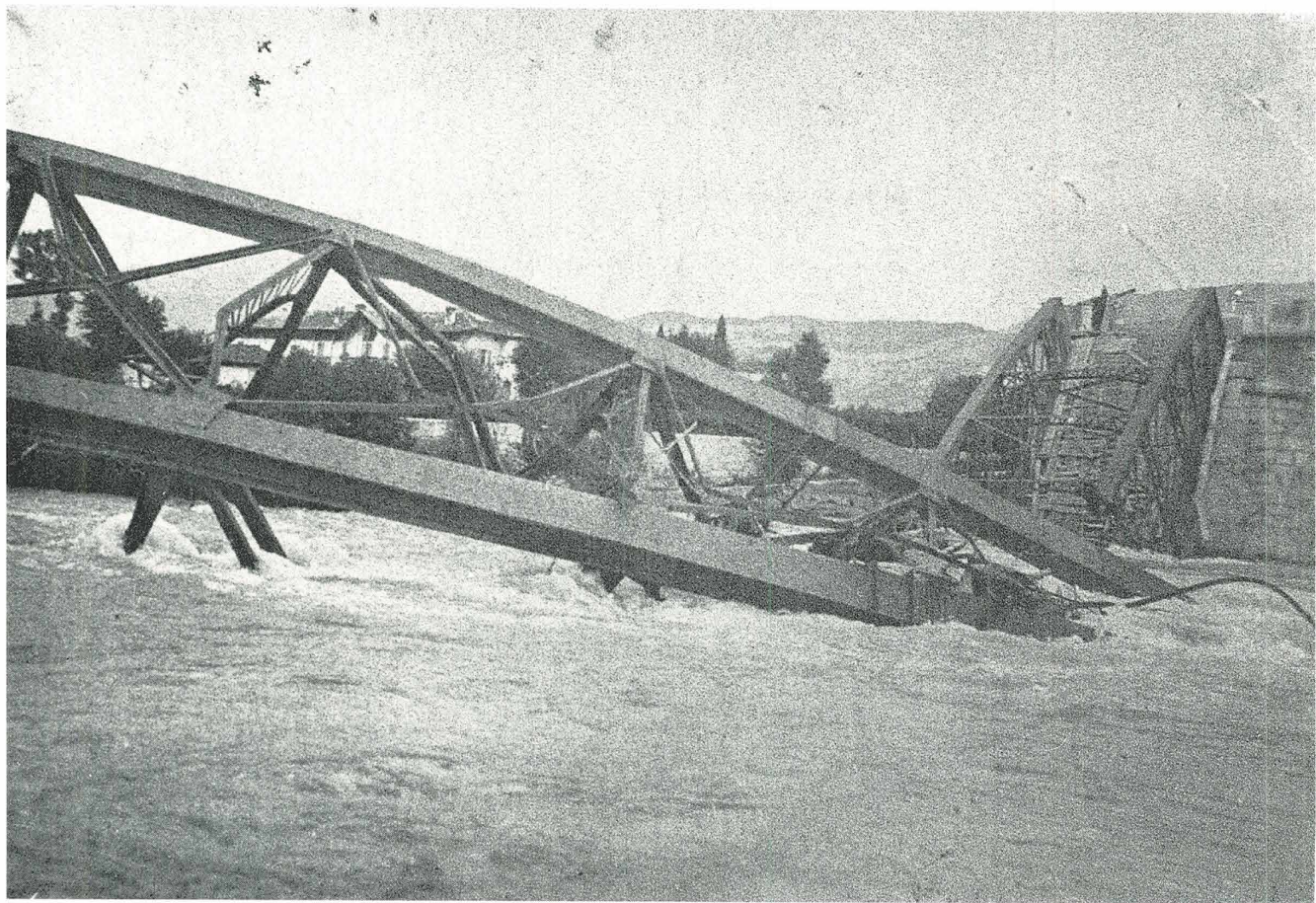
La stazione di Riva al termine del primo conflitto mondiale.



zione generale dei primi anni del secolo XX appare evidente anche osservando il pur limitato ambiente circostante la MAR. La nostra ferrovia con i suoi, allora, eleganti vagoncini dagli ornamenti floreali «belle epoque», riversava sull'alto Garda schiere di baffuti ed agghindati turisti nordici, in compagnia di dame eleganti ed avvenenti. Nottetempo, balli, veglioni, fuochi d'artificio e luminarie sul lago, si avvicendavano in un clima di euforica spensieratezza. Ma di giorno, dal Brione, dalla Rocchetta, dal Tombio, dal Creino, dal Baldo, sempre più frequenti echeggiavano gli spari delle mine: gallerie, fortini, trincee, casematte, sorgevano un po' ovunque.

Al tramonto, quasi giornalmente, le truppe dell'i.r. esercito, impolverate, infangate, stanche, ma sempre impeccate,

Il ponte sull'Adige di Ravazzone fatto saltare durante la prima guerra mondiale.



bilmente inquadrate e allineate, banda in testa al suono della «Radetzky Marsch», percorrevano i nuovi ampi viali cittadini, per fare ritorno alle caserme della piazzaforte rivana, dopo una giornata di estenuanti manovre tattiche.

Nel periodo che precedette l'entrata in guerra dell'Italia, ingenti furono i trasporti di truppa e di materiale bellico effettuati dalla MAR per conto dell'I.R. Esercito. Nel 1913 più di 10.000 furono i militari trasportati; enorme fu anche il quantitativo di cemento trasferito dalla stazione di Mori al Basso Sarca con i vagoni merci. Nel 1914 i soldati trasportati furono quasi 16.000.

In pratica all'inizio della guerra con l'Italia la conversione della MAR in linea militare, già prevista dall'atto di concessione del 1889, qualora le circostanze lo avessero richiesto, poteva ritenersi quasi avvenuta da tempo. La nostra ferrovia, però, all'inizio del conflitto, trovandosi adiacente ed in parte all'interno del territorio di combattimento, venne presto abbandonata. Il primo anno di guerra le truppe italiane, occupata «la depressione di Loppio»⁶, tagliarono in due tronchi la linea.



6. Tale definizione si trova nei bollettini di guerra italiani.

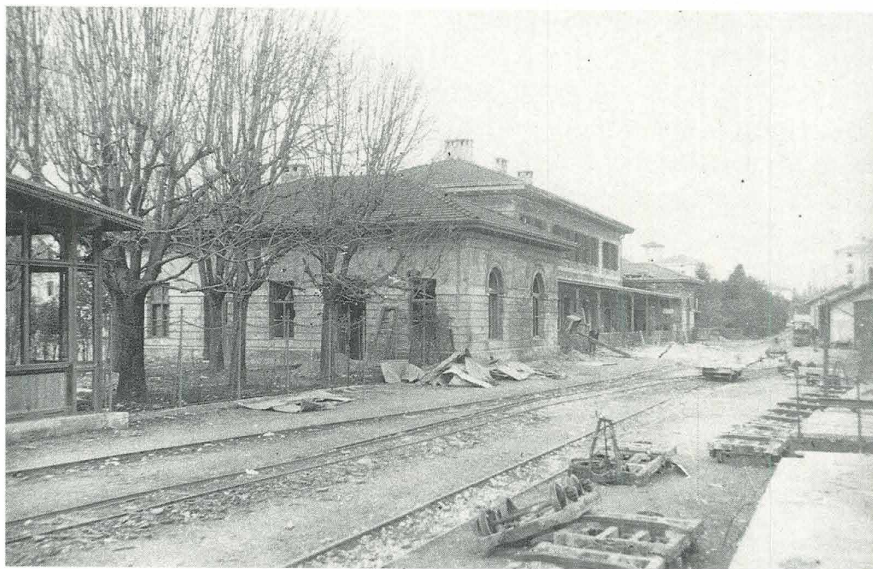
L'Imperatore Carlo I inaugura la nuova ferrovia della Val di Fiemme (novembre 1917). I vagoni che allora prestarono servizio su quella ferrovia provenivano dal parco rotabile della MAR.

Si racconta che un gruppo spericolato di alpini, impossessatosi, non si sa come, di uno di quei piccoli carrelli di servizio che venivano tenuti sul binario morto nelle stazioni, si sia divertito per più giorni scendendo a grande velocità dai tornanti di Loppio, ove correva la prima linea del fronte, sfidando i colpi dei cecchini austriaci, appostati sulle alture a nord del lago.

Nel dicembre 1915 fu bombardato e distrutto dalle artiglierie italiane il ponte ferroviario sul Rio Cameràs, nei pressi delle Seghe di Mori, mentre il ponte sull'Adige fu fatto saltare dagli stessi austriaci, durante la parziale ritirata del 1915.

Gravi danni subirono i fabbricati delle stazioni di Riva e di Mori Ferrovia.

Si conclude così l'epoca d'oro della MAR, bruscamente spazzata via dall'immane ciclone, che tanto tragicamente infuriò anche sui paesi del Basso Trentino.



La stazione di Riva durante il primo conflitto mondiale.

Fine di un'epoca

1919: siamo all'ultimo capitolo della nostra storia.

A seguito dell'armistizio del 1918 l'esercizio della MAR, come del resto la gestione di tutte le linee ferroviarie nei territori occupati, viene assunto dall'amministrazione delle Ferrovie dello Stato italiano, per conto del Ministero della Guerra.

La linea, anche con la collaborazione del Genio Militare, viene ripristinata abbastanza rapidamente, tanto che nel 1921 la nuova MAR può contare sul seguente parco rotabile proveniente da altre linee dell'ex Impero: 6 locomotive¹, 12 carrozze passeggeri, 35 carri merci e 3 bagagliai.

Un campanello d'allarme però, sulla futura concorrenza alla MAR da parte dei trasporti da strada, era suonato già nel 1919. Risale infatti a quell'anno un primo esperimento di servizio pubblico tra Riva e Mori a mezzo di autocarri messi a disposizione dall'Esercito Italiano.

Ma c'è chi crede ancora nella nostra ferrovia ed è soprattutto la città di Rovereto, che, come abbiamo già visto, fin dalla fondazione della MAR, aveva avanzato continue e pressanti richieste per diventare la stazione di testa della ferrovia per il Garda. Richieste che furono costantemente ignorate dalla società concessionaria.

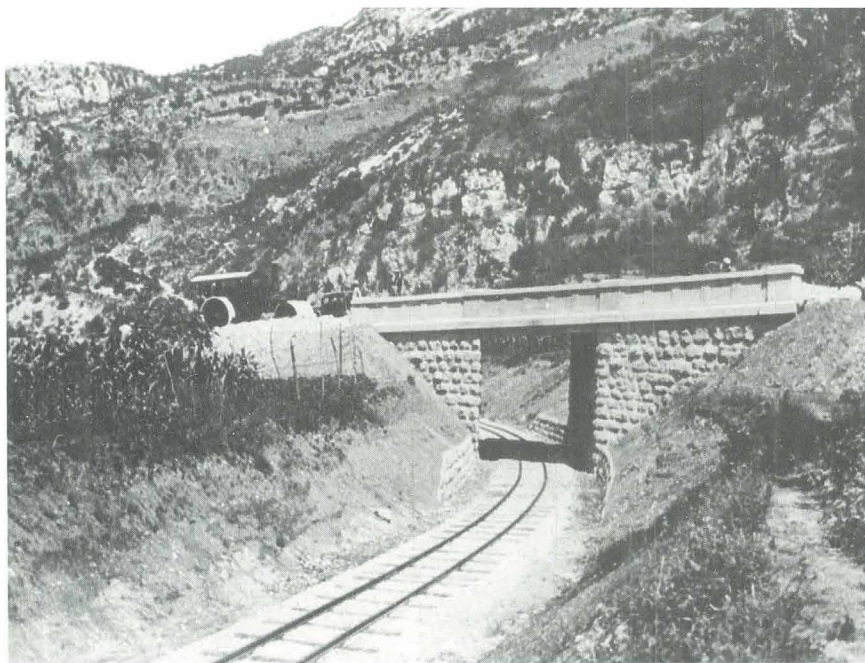
La «Città della Quercia» vede una buona occasione per coronare il suo sogno quando, dopo l'armistizio, viene ricostituita e ristrutturata la società proprietaria della MAR. In quell'occasione il Comune di Rovereto acquista la maggioranza delle azioni.

1. Le nuove locomotive (rodiggio 0-4-0) erano costituite da esemplari delle ex kuk HB (I.R. Ferrovie Militari) serie IV e da esemplari RKB serie 4000, provenienti parte da altre linee 76 cm della regione, parte da oltre Brennero, in conto riparazioni belliche.

Altre, anche se in minor numero, vengono acquistate dai Comuni di Riva e di Arco. Si stipula, tra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e la nuova società, una convenzione con la quale viene concesso di occupare «la proprietà ferroviaria e parte del corpo stradale della linea Brennero-Ala per la costruzione del tronco di ferrovia a scartamento ridotto Mori-Rovereto in prosecuzione della linea Mori, Arco, Riva»².

Nella primavera del 1925, su progetto dell'ing. E. Gerosa, viene completato il nuovo tronco di 4,350 km fino alla stazione FS di Rovereto. La nuova stazione capolinea viene dotata di un edificio passeggeri, di magazzino merci, rimessa e deposito del materiale mobile ed officina riparazioni.

In occasione della inaugurazione, tutta la linea viene riconsegnata alla società proprietaria. Scompare così la sigla MAR, sostituita dalla nuova sigla RAR. Manca però questa volta, tra il personale addetto alla rinnovata linea, un novello Stöber che, con la sua fantasia ed il suo estro d'artista, ne sappia disegnare il monogramma.



2. Dal testo della convenzione.

Costruzione di un sovrappasso stradale tra Nago e S. Giovanni per la nuova arteria Riva-Rovereto (1930 ca.).

Il 18 maggio l'inaugurazione della nuova linea avviene in uno strano clima, misto di festa paesana, di retorica ufficiale, di recenti tragici ricordi e di fiduciose aspettative.

Stralciamo dalla cronaca della manifestazione, apparsa sul «Nuovo Trentino» del 19 maggio 1925, in cronaca di Rovereto:

«Con solenni cerimonie svoltesi nella nostra città e nella perla del Garda ha avuto luogo ieri la tanto attesa inaugurazione del nuovo tronco ferroviario che unisce direttamente Rovereto con Riva.

Già prima dell'ora fissata una folla di cittadini invade il piazzale della nuova stazione, parato a festa con bandiere e fiori. Il servizio d'onore è disimpegnato dai civici pompieri al comando del sergente Tamburini.

Nel 1920 la linea viene ripristinata. Il personale della nuova MAR posa per una foto ricordo.

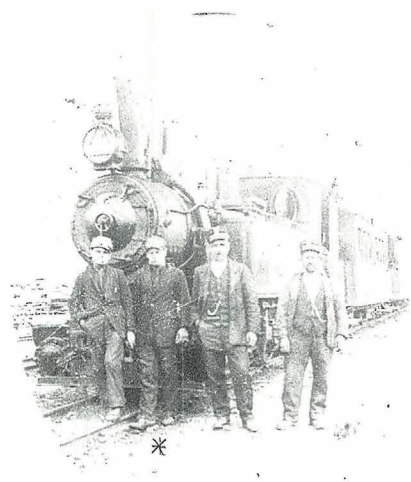


Col treno discendente delle 10 o con auto private giungono da Trento numerose autorità. (...)

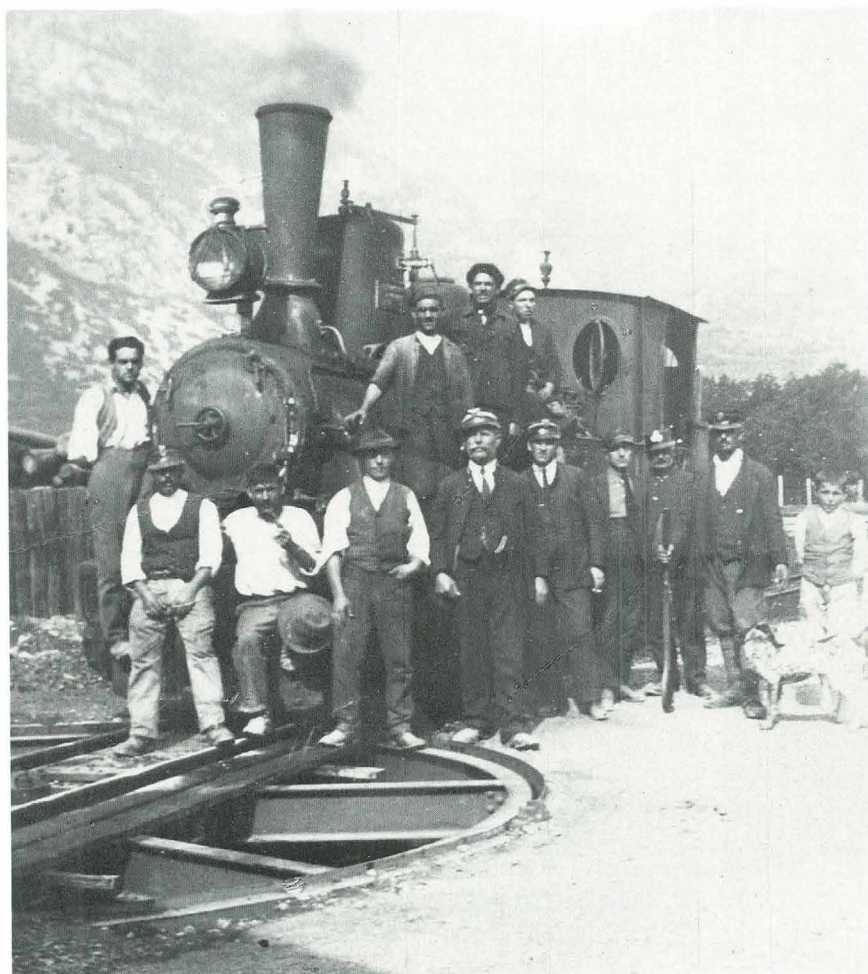
Alle 10,30 giunge S.E. Petrillo, sottosegretario ai LLPP, arrivato a Rovereto col diretto da Roma e ricevuto alla stazione delle Autorità. (...)

Alle 10,35 si avanza sul binario il treno speciale ornato di verde e di bandiere dai colori nazionali e delle due città. Dalla folla scoppiano applausi ed evviva e la banda cittadina fa squillare le sue note festose. Fattosi silenzio, Mons. Parteli, vestito dei sacri paludamenti, recita le preci d'uso invocando la protezione del cielo e imparte la benedizione con l'acqua lustrale.

S'iniziano quindi i discorsi...»



Personale della nuova MAR in posa davanti ad una delle locomotive entrate in funzione dopo il primo conflitto mondiale.



Personale della nuova MAR alla stazione di Mori.

Discorsi che volentieri risparmio ai pazienti lettori che fin qui hanno seguito il racconto. La cronaca quindi prosegue:

«Tutti gli oratori sono applauditi. Echeggiano nuovamente gli inni suonati dalla Banda. Quindi le Autorità e gli invitati prendono posto nel treno speciale che fra l'entusiasmo della folla parte alla volta di Riva.

In tutte le stazioni della linea che sono riccamente imbandierate il convoglio sosta alcuni minuti e altre folle salutano ed applaudono. Ad Arco la Banda cittadina di Rovereto ricambia il saluto con una bella marcia.

Poco dopo le 12,30 il treno speciale giunge a Riva. Nonostante l'ora poco propizia la cittadinanza rivana è accorsa in massa alla stazione. (...)

Colla Banda cittadina di Rovereto in testa si forma il corteo che sfila per le vie della simpatica città e si dirige in Municipio».

Altra serie di discorsi, poi:

«Molti applausi e la cerimonia è finita. Le eleganti e spaziose sale dell'Hotel S. Marco accolgono i duecento partecipanti al banchetto, preparato e servito in modo veramente inappuntabile. Riva sa farsi veramente onore.

Verso le 15, levate le mense tutti si recano in piazza III Novembre per il concerto della Banda cittadina di Rovereto.

Alle 17 il treno speciale ripartì alla volta di Rovereto».



Trasporto Passeggeri Riva-Mori

N. 1916 Riva 13 aprile 1919

Avviso.

Da oggi fino al 25 corr., per disposizione del Comando della I. Armata, viene istituito, in via di esperimento, un servizio di autocarri per passeggeri con un orario in coincidenza a Mori coi treni per Trento e da Trento rispettivamente al mattino ed alla sera.

I biglietti saranno ceduti al pubblico a pagamento dai Comandi di Presidio di Riva, Arco, Nago e Mori.

Dal calcolo delle persone, che fino al 25 corr. avranno usufruito di detto servizio, il prefato Comando trarrà norma sulla convenienza o meno di continuarlo.

Tanto mi reco a dovere di portare a pubblica conoscenza.

IL SINDACO
Bernardinelli.

ORARIO			
Partenza da:		Ritorno da:	
RIVA	ore 8.	MORI	ore 15.
ARCO	" 8.30	NAGO	" 16.
NAGO	" 9.	ARCO	" 16.30
MORI	" 10.	RIVA	" 17.

I punti di fermata sono i Comandi di Presidio.

TARIFFA

Riva-Arco cent. 0.50 Riva-Nago lire 1.-
Riva-Mori Lire 2.-

Il costo dei percorsi intermedi sarà calcolato sulla differenza fra essi ed i percorsi totali.

Fram. Stab. Galles F. 18181 - Riva

Manifesto murale del 1919 con il quale si annuncia l'istituzione di un servizio di autocarri militari per il trasporto di persone tra Mori e Riva.

Nel 1925 la MAR diventa la RAR. Alcuni vagoni della nuova linea fermi alla stazione di Rovereto.

Come non ci fu un novello Stöber in grado di disegnare un nuovo monogramma in questa occasione mancò anche un arciduca che da esso sapesse trarre un acrostico augurale. Peccato! di auguri la rinata ferrovia aveva proprio bisogno!

Non tutti furono soddisfatti del nuovo percorso: specialmente in quel di Mori si diffuse in quei giorni, tra la popolazione assai provata dagli eventi bellici, un malumore generale. Alcuni uffici pubblici di quel centro erano stati da poco soppressi.

«Con la soppressione - scrive il "Nuovo Trentino" del 4 giugno 1925 - dei suddetti uffici, ben a ragione nella popolazione sorse un grande malumore che s'accrebbe circa un mese fa e precisamente dopo che Rovereto divenne capolinea della ferrovia per Riva, ben sapendosi che la città di Rovereto avrebbe in qualche modo dimostrato il suo egoismo, pretendendo che tutti i servizi esistenti a Mori Stazione, fossero aboliti. Le supposizioni divennero realtà e allora il malumore dei moriani non poté più nascondersi.

Una prima prova l'abbiamo al passaggio del primo tram inaugurale, quando la popolazione si astenne in massa dall'assistervi. Per quell'occasione una dimostrazione ostile fu a stento evitata, in considerazione che sul tram viaggiavano alte autorità, e non



Un convoglio in manovra dopo la riapertura della linea del 1920.

si voleva far credere che si fosse scortesi con loro. Alcuni cittadini però, nominarono un comitato cui diedero l'incarico di fare il massimo possibile per tutelare gli interessi della borgata. Il Comitato, messosi subito al lavoro, inviò ordini del giorno di protesta di qua e di là; ordini del giorno che però rimasero tutti senza risposta; per cui si pensò allora d'indire una pubblica riunione alla quale avrebbero partecipato anche rappresentanti di altri comuni.

Ma la riunione, che era fissata per le 16 di oggi, venne proibita, ed al Comitato altro non rimaneva che comunicare alla popolazione l'ordine di divieto.

La popolazione, però, era troppo indignata dopo che a Mori Stazione vennero soppressi tutti i servizi, biglietti, bagagli e merci, per poter rimanere tranquilla. Alle 12,30 i cittadini a gruppi s'avviano lentamente verso la stazione di Mori Borgata, senza dar da capire anche al più esperto agente della forza pubblica le loro intenzioni. Fino alle 13,10 fu un continuo affluire di gente, che veniva anche da tutte le frazioni. In breve circa 400 persone sono radunate e non appena odono il fischio del tram che arriva da Rovereto un solo grido si ode dalla folla: "Occupate i binari".

In un batter d'occhio la linea viene occupata per circa 50 metri e all'arrivo del tram in stazione, a 20 metri di distanza dal luogo della fermata ordinaria, viene imposto ai macchinisti di fermarsi, ciò viene tosto eseguito, anche perché, approfittando



Alpini in congedo in partenza da Riva per il raduno di Napoli nel maggio 1932.

della confusione, qualche sconsigliato aveva messo attraverso i binari dei grossi sassi.

Mentre il tram è fermo fischi e urla emanano da quella moltitudine, che è decisa a non lasciar partire il treno a nessun costo, fino a che l'autorità non intervenga ad ascoltare i desiderata della popolazione.

Dopo circa 10 minuti, informato di quando accade, arriva di corsa il Commissario prefettizio il quale, fattosi largo, raggiunge la locomotiva e di lassù pronuncia brevi parole invitando tutti alla calma. Vi prometto, egli dice, solennemente d'occuparmi acciòché i vostri legittimi interessi vengano rispettati, avendo ogni comune il diritto a vivere. Terminò invitando tutti a sciogliersi e a lasciare che il treno prosegua. Fidando tutti nella promessa del Commissario, i cittadini lasciano che il treno prosegua, dopo i venti minuti d'improvvisata fermata».

L'articolista conclude con una invettiva verso i roveretani, rei di avere voluto la loro stazione quale capolinea della nuova ferrovia e avere trasferito colà tutti gli uffici di smistamento, prima collocati a Mori Stazione.

«... vi par generoso ciò signori roveretani?... Vi pare nobile?... Vi pare che il mite e pio Rosmini, di cui tanto vi vantate (oh, se imitaste un poco lo spirito di umiltà e di modestia!...) se vivesse saprebbe lodarvi?... Ma già, non cambiate e non vi cambierete. Nella impossibilità di mangiarvi Trento, cercate di mangiarvi Mori».

Nonostante le buone promesse ufficiali, per i moriani, però, non ci fu più nulla da fare: Rovereto, capolinea della rinnovata ferrovia, assorbì, quasi completamente, il traffico di smistamento di merci e passeggeri, mentre Mori Stazione perse quasi del tutto la sua importanza di centro ferroviario.

La spensieratezza propria della «belle époque» nonostante tutto non era stata completamente dimenticata e bandita, specialmente in quel di Arco dove, in occasione del carnevale, le popolazioni del Basso Sarca e valli finitime si davano annualmente convegno.

Nel 1930 il Carnevale arcense corse il grave pericolo di non venire festeggiato a dovere e questo, per colpa del nostro trenino. Ecco come si svolsero i fatti³.

«Il direttissimo 7642 che arriva in Arco alle 20,58 entrò, ieri, in stazione con alcuni minuti di anticipo sull'orario.

3. Dal «Brennero» del 25 febbraio 1930.

Causa il cattivo funzionamento di un ago di scambio, manovrato dalla cabina di blocco n. 4, il convoglio, invece che al binario n. 8 veniva avviato al binario n. 3 ove sostava il merci 4183 diretto a Riva in attesa di dare la precedenza al direttissimo.

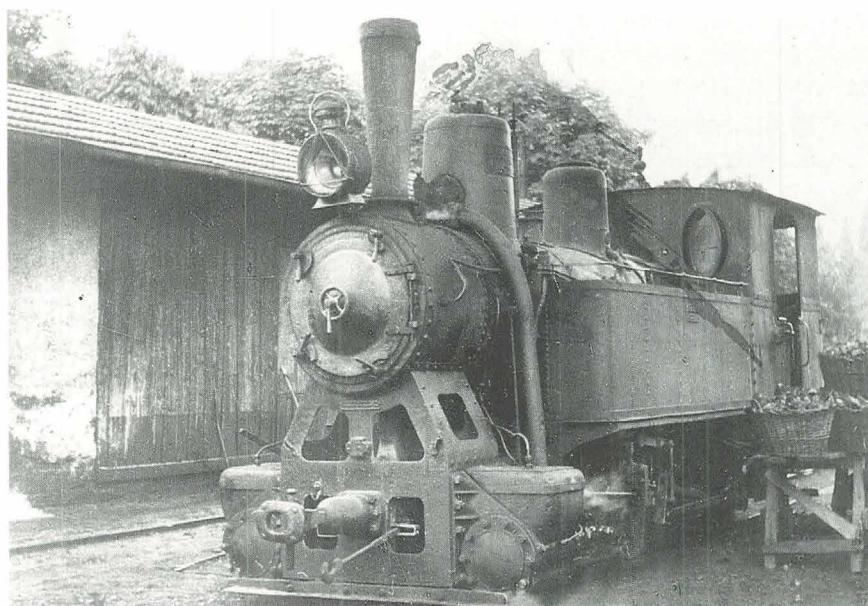
Appena il macchinista s'avvide del pericolo con encomiabile sangue freddo, strinse i freni e diede il controvapore, ma troppo tardi ormai data la forte velocità del treno (120 km all'ora) per poter evitare l'investimento che fu spaventoso.

La folla dei viaggiatori che gremiva la pensilina della stazione assistette esterefatta ed ammutolita alla tragica scena.

Pochi secondi bastarono affinché, dei due convogli non rimanesse che una informe massa di rottami. Travi contorte, tavole spaccate, vetri infranti e sinistri bagliori di fiamme provocate dallo scoppio della caldaia.

Il personale della stazione ed i più animosi fra i presenti, passati i primi istanti di sbigottimento, diedero subito mano all'opera di salvataggio.

Per vero miracolo non si debbono registrare vittime umane. Tanto il personale viaggiante quanto gli stessi viaggiatori, intuito il pericolo al quale andavano incontro, ebbero la precauzione di scendere con calma ed ordinatamente dal treno in corsa di modo che i danni si limitano al solo materiale rotabile. Fatta una prima sommaria inchiesta dalle autorità, subito accorse sul luogo, si poté constatare che un unico vagone era rimasto intatto



Una delle locomotive entrate in servizio dopo il 1920, in sosta al rifornimento carbone di Riva.

e precisamente quello che trasportava in Arco i coriandoli ed i costumi destinati al Grande Corso Mascherato, che anche quest'anno (come del resto in tutti gli anni dal 1870 in poi) si terrà martedì 4 marzo ultimo giorno di Carnevale.

Numerosi carri umoristici ed allegorici, cavalcate e mascherate, bande, orchestre, cori, alberi di cuccagna, corse colle carriole ed alle pignatte, getto di coriandoli ecc. renderanno il corso degno della tradizione.

Si prevede grande concorso di forestieri sempre sotto la vecchia divisa, "Semel in anno licet insanire".

Salvi dunque passeggeri e personale e salvo anche il carnevale arcense. Personalmente, sarei però assai curioso di sapere come abbiano fatto personale e passeggeri a «scendere con calma ed ordinatamente» da un convoglio che, a

ORARIO

DELLA

FERROVIA ROVERETO - MORI - ARCO - RIVA S/G.

VALEVOLE DAL 1 MARZO 1929 - ANNO VII

ROVERETO F. S.										ARCO F. S.									
7.27 8.30 13.02 16.03 19.19 Partenza da Trento 7.54 10.09 14.21 16.41 19.55 Arriva da Trento																			

7.07

10.03

14.07

17.27

20.31

Partenza per S. Saba

5.15

8.47

13.15

16.22

19.15

Arriva da Trento

 8.55 19.31 17.55 21 22.30 Partenza per S. Saba 9.19 19.06 17.57 20.36 22.04 Arriva da Trento 7.53 18.18 16.46 17.57 19.24 Partenza per S. Saba 6.05 17.40 15.44 17.45 19.30 Arriva da Trento | | | | | | | | | || TRENTO N. | | | | | | | | | | TRENTO S. | | | | | | | | | |
1.2 2 3 4 5 1.00										6 7 8 9 10 1.00									
8.09 10.25 15.20 18.07 20.20 1.00										7.39 9.48 14.27 19.13 21.28 1.00									
8.22 10.38 15.33 18.20 20.33 1.00										7.27 9.36 14.15 19.01 21.16 1.00									
8.31 10.47 15.42 18.29 20.42 1.00										7.18 9.27 14.06 18.52 21.07 1.00									
8.42 10.58 15.53 18.40 20.55 1.00										7.07 9.16 13.55 18.41 20.56 1.00									
8.59 11.15 16.10 18.57 21.12 1.00										6.50 8.59 13.38 18.22 20.39 1.00									
9.15 11.31 16.26 19.13 21.28 1.00										6.31 8.40 13.20 18.04 20.20 1.00									
9.22 11.38 16.33 19.20 21.35 1.00										6.24 8.33 13.13 17.57 20.13 1.00									
7.40 9.29 11.45 16.40 19.27 1.00										6.17 8.26 13.06 17.50 20.06 1.00									
7.47 9.36 11.52 16.47 19.34 1.00										6.09 8.18 12.58 17.42 19.58 1.00									
11.30 13.05 15.00 17.00 19.00 1.00										11.30 13.05 15.00 17.00 19.00 1.00									
11.45 13.20 15.15 17.15 19.15 1.00										11.45 13.20 15.15 17.15 19.15 1.00									
12.00 13.35 15.30 17.30 19.30 1.00										12.00 13.35 15.30 17.30 19.30 1.00									
12.15 13.50 15.45 17.45 19.45 1.00										12.15 13.50 15.45 17.45 19.45 1.00									
12.30 14.05 16.00 18.00 20.00 1.00										12.30 14.05 16.00 18.00 20.00 1.00									
12.45 14.20 16.15 18.15 20.15 1.00										12.45 14.20 16.15 18.15 20.15 1.00									
12.55 14.30 16.25 18.25 20.25 1.00										12.55 14.30 16.25 18.25 20.25 1.00									

* La coincidenza con il treno F. S. N. 62 si effettua a Mori Stazione.

Rovereto, 1 marzo 1929 - Anno VII.

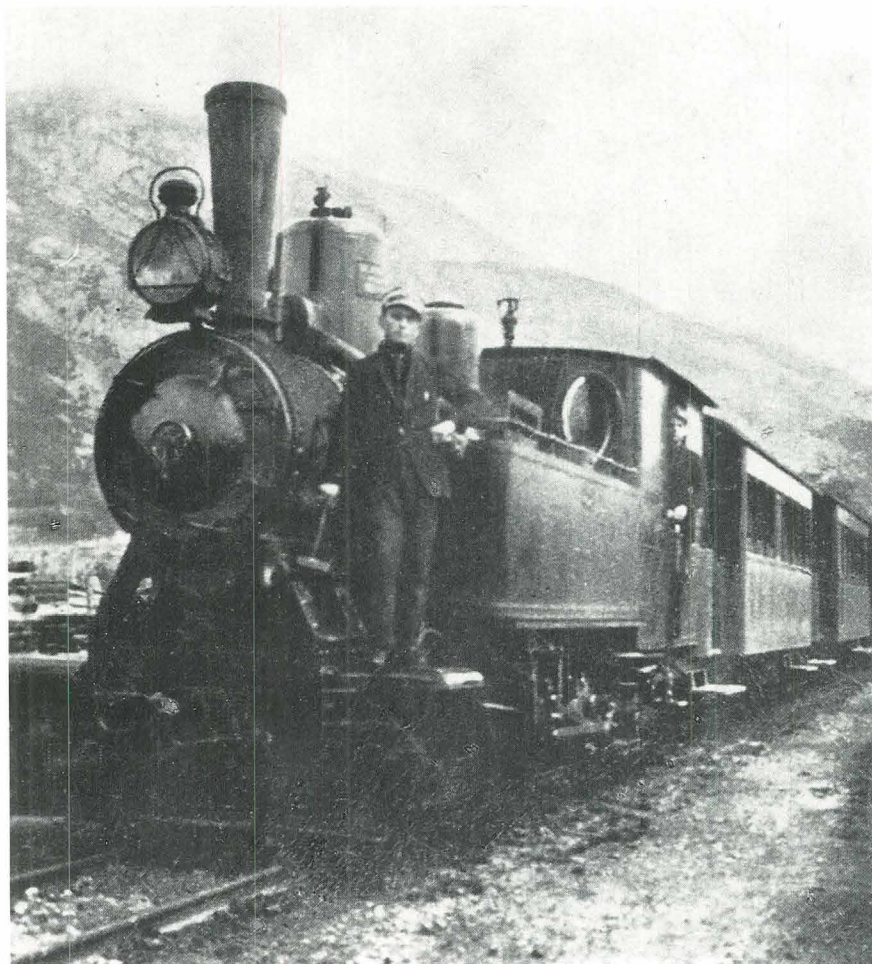
La Direzione dell'Esercizio.

NOTA. La vigilanza del servizio è esercitata dal Ministero delle Comunicazioni per mezzo del R. Circolo Ferroviario d'Ispizione per la Venezia Tridentina. Gli eventuali reclami, per gravi irregolarità di servizio, dovranno essere inoltrati con firma e rubrica del richiedente, all'assunto Circolo Ferroviario d'Ispizione per la Venezia Tridentina, Via S. Anna, 111-2, Bolzano.

detta dell'articolista, aveva raggiunto la bella velocità di 120 km. all'ora! Cose di quei tempi, oggi certamente non più ripetibili!

L'intenzione della Società RAR di rendere più attiva la linea, con il suo prolungamento fino a Rovereto, non trovò affatto riscontro nella realtà dei fatti.

La rinnovata gestione, è vero, non dovette lamentare tra il suo personale il ripetersi di un nuovo caso Livadic; ma ciononostante ogni anno le entrate divenivano sempre più scarse. L'esigenza dei nuovi tempi era la celerità, anche a scapito magari di un viaggio ricco di emozioni visive; ed in tema di velocità il nostro popolare «76», non aveva saputo certamente adeguarsi ai nuovi tempi.



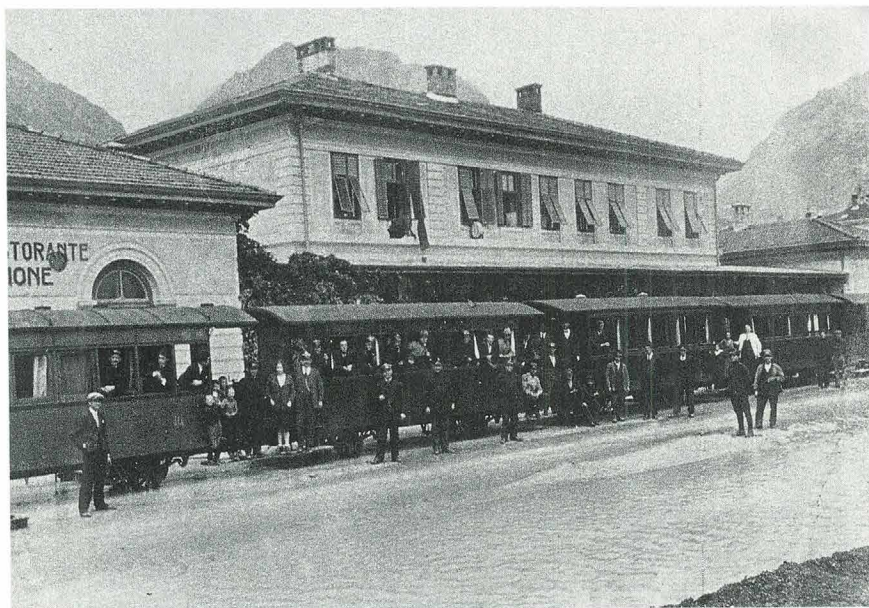
Il convoglio, proveniente da Rovereto sta per entrare alla stazione di Mori.

Un progetto del 1929 per il rinnovamento della linea con la sostituzione delle vecchie e pittoresche vaporiere con moderne «littorine» a trazione elettrica, non ebbe seguito⁴.

E così il nostro trenino proseguì, sempre più lento, sempre più ansimante, sempre più pieno d'acciacchi, le sue passeggiate sulle rampe di S. Giovanni.

«Tra le innovazioni del servizio - scriveva il Nuovo Trentino ancora nel 1925 - sulla linea Rovereto-Riva è stata inaugurata di questi giorni una economia che a noi sembra di gusto alquanto discutibile: la corsa in partenza da Rovereto alle 20,20 è sprovvista completamente d'illuminazione.

Fidando nell'astro lunare? Resta il fatto che, oltrepassato Nago, le vetture sono immerse nell'oscurità con grave disappunto di gran parte (vogliamo sperare!) dei viaggiatori. Pur ammettendo che non si voglia tener gran conto dei viaggiatori locali, la cosa non ci sembra davvero, per la sua indecenza, indicata a lasciare nei forestieri numerosi che di questi giorni attraversano il nostro paese la migliore impressione di pulizia, d'ordine e di riguardo a loro e, un pochino, a noi».



Prima del definitivo imbrigliamento dei torrenti Albola e Varone, la zona ad oriente di Riva era spesso soggetta ad alluvioni. Nella foto il Piazzale della Stazione di Riva durante l'allagamento del 1928.

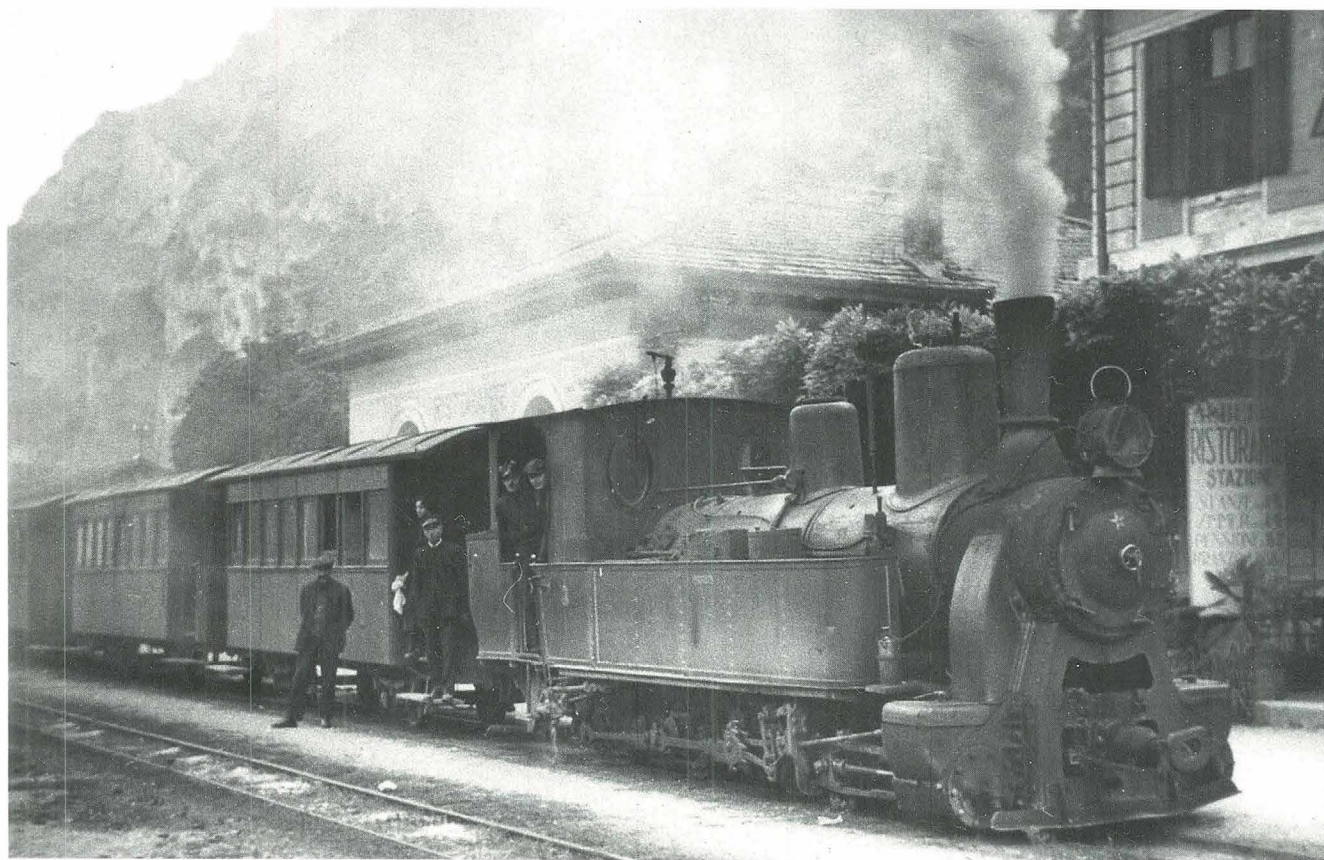
4. Vedi relazione in appendice.

Nel 1932 la Società RAR è in situazione fallimentare, tanto che l'anno seguente è costretta a stipulare un accordo con la Società di Navigazione del Lago di Garda, cedendo a questa la gestione della linea. La stessa Società ne diverrà poco dopo e definitivamente esclusiva proprietaria.

Ma le cose non migliorarono: *«Sporca, maleodorante, - scrive il Brennero del 1. gennaio 1936 - affatto riscaldata a volte, sempre scarsamente illuminata da una luce anemica, che dà le traveggole a chi tenta di leggere, questa sconsigliata ferrovia asmatica e cigolante va come può sui suoi binari, fra lo stridore e i gemiti dei vagoni costruiti nel 1890, come le locomotive che faticosamente li trascinano.*

Lungo le salite la sua marcia diviene sempre più faticosa e ricorda quella dei cavalli magri ed affamati attaccati ad un carico troppo pesante. (...)

Convoglio, trainato da una delle sei nuove locomotive entrate in servizio dopo la riapertura della linea, in sosta alla stazione di Riva.



Illuminato da una luce pallida, morente, una luce da cimitero, il convoglio conserva sempre - come è arcinoto - con una costanza degna di miglior causa la sua più bella prerogativa: quella di andar lentamente. Dalla visione delle sue... corse col rallentatore deve essere fiorito spontaneo il proverbio notissimo: "Chi va piano va sano e va lontano" al quale i maligni hanno aggiunto: "E non arriva mai". Infatti quest'ultima parte non è esatta perché il trenino giunge sempre a qualche ora. E l'essenziale è arrivare alla meta.

Dopo 50 anni di vita spesa a correre fragorosamente sui suoi 20 km. di binari, non bisogna pretendere da esso dei record di velocità.

Da qualche tempo a questa parte essendo il carico delle merci in partenza e in arrivo aumentato considerevolmente, quando il trenino arriva nelle stazioni, fa manovra e corsette per scarrozzare i viaggiatori così rapidamente che in venti minuti il personale riesce ad agganciare e sganciare anche un vagone.

La Società vuol sostituire il malfamato trenino con i servizi di autobus sul genere di quelli esistenti. Ha già fatto in proposito diversi tentativi.

Noi la invitiamo a riflettere oggi che la benzina è oro...».

Il 4 aprile 1936 a Riva viene tenuta una «Conferenza Triveneta sulle Comunicazioni del Garda», con gran concorso di prefetti, federali, gerarchi e responsabili del turismo. Si parla molto anche della Rovereto-Riva: tutti sono concordi che una soluzione deve essere trovata, anzi la soluzione esiste già ed i presenti lo sanno: la soppressione della ferrovia e la sua sostituzione con servizi automobilistici. Si evita però di parlarne apertamente per non irritare le popolazioni interessate, le quali, nonostante tutto, sono ancora affezionate al vecchio treno e chiedono apertamente il suo rinnovamento radicale, ma certamente non la soppressione.

Arriviamo all'autunno:

«La ferrovia Rovereto-Riva - scrive il Brennero del 13 ottobre 1936 - agonizza a lume di candele. È accaduto infatti sabato scorso che il trenino è rimasto senza illuminazione di sorta.

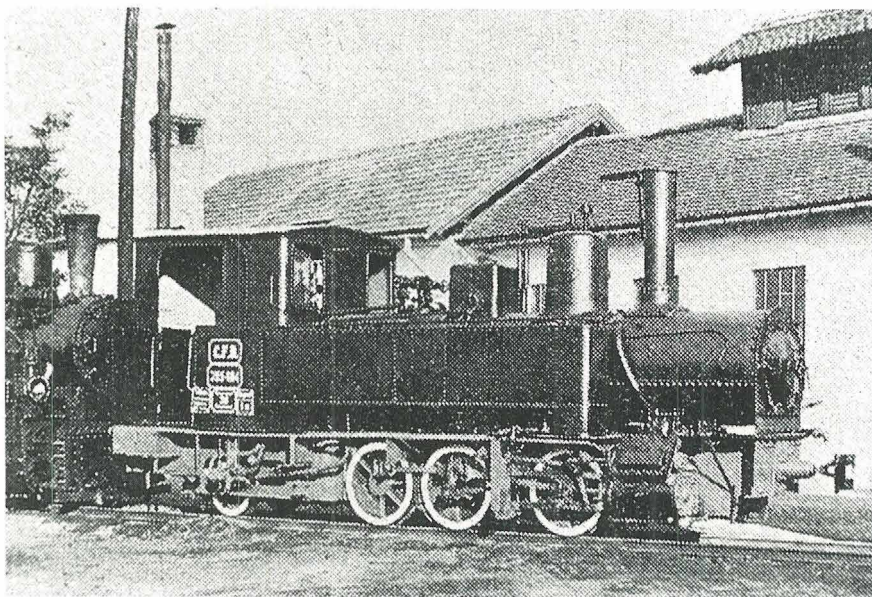
Partito da Rovereto con oltre un'ora di ritardo, giunto a Loppio, avvolto nell'oscurità più fonda, ha sostato abbastanza a lungo sì da consentire agli esasperati viaggiatori di fornirsi di un certo numero di candele steariche, che sono servite non soltanto ad illuminare i gelidi e puteolenti vagoni, ma anche la via allo sferragliante convoglio».

Siamo alla fine! Il 23 ottobre 1936 il Brennero ne dà il necrologio in una decina di righe:

«In data 21 corrente la ferrovia Rovereto-Mori-Arco-Riva è stata definitivamente soppressa e sostituita con un regolare servizio automobilistico gestito dalla Società ferroviaria stessa».

Interessante quanto scrisse allora Rodolfo Bonora in un suo studio conservato dattiloscritto presso la Biblioteca Civica di Rovereto⁵: *«Nel 1936, agli 8 novembre⁶, è stato trasformato il servizio ferroviario in automobilistico. Questo mutamento era già stato affacciato come necessario, per rendere la gestione [della ex MAR] attiva, nel 1933. Tuttavia la ferrovia a vapore sotto Canobbio⁷, che aveva ridotto il personale da 96 a 25 agenti, compreso il direttore, non faceva cattivi affari. Le vivaci proteste piovute da ogni parte della regione del Garda, del Sarca e di Vallagarina, qui [a Rovereto] ed al Ministero delle comunicazioni, a Trento e a Bolzano, non valsero a distogliere Società e Governo dal divisamento preso. Era naturale che la scomparsa di questa vecchia linea allarmasse tutti, perché tutti prevedevano una rovina economica... L'attuale servizio automobilistico, sebbe-*

La locomotiva «Riva» fotografata nel 1965, ancora in servizio, alla stazione di Alba Julia (Romania). Dalla rivista «Eisenbahn» marzo 1966.



5. R. Bonora - Programma ferroviario di Rovereto - Biblioteca Civica di Rovereto.

6. La data non concorda con quella riportata dal quotidiano Brennero.

7. L'ing. Ernesto Cannobbio era titolare della Società che aveva la gestione del servizio di Naviagazione sul Garda e che ottenne successivamente anche la gestione della ex MAR.

ne buono, - conclude l'autore - non può sostituire una linea ferroviaria...»

Scompare così il primo «76» della regione, portando via con sé una gran quantità di ricordi, lieti e tristi, comici ed eroici.

L'ultimo «76», il meraviglioso trenino della Val Gardena, sopravviverà al nostro ancora 24 anni.

In prima pagina, lo stesso quotidiano del 23 ottobre 1936, riporta a grandi caratteri il titolo: «Italia-Germania asse politico della nuova Europa» e nelle «Ultime della Notte»: «L'insurrezione spagnola: nuove posizioni strategiche occupate dai nazionalisti. La marcia su Madrid procede vittoriosa».

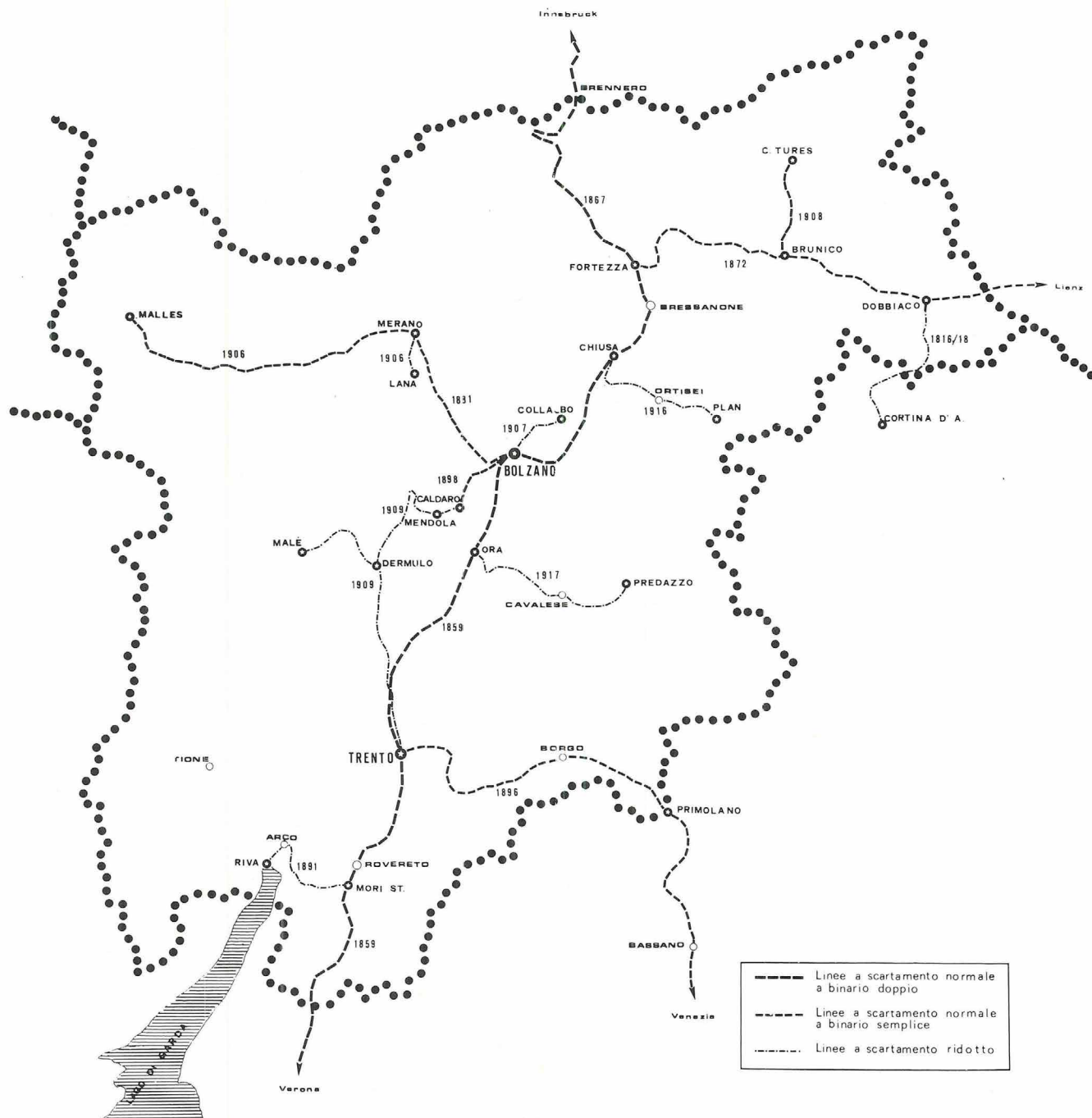
L'Europa è sulla via di una nuova catastrofe.

Finisce qui la storia della piccola, simpatica ferrovia, da noi seguita, dalla sua nascita alla sua estinzione, lungo l'arco di un movimentato cinquantennio.

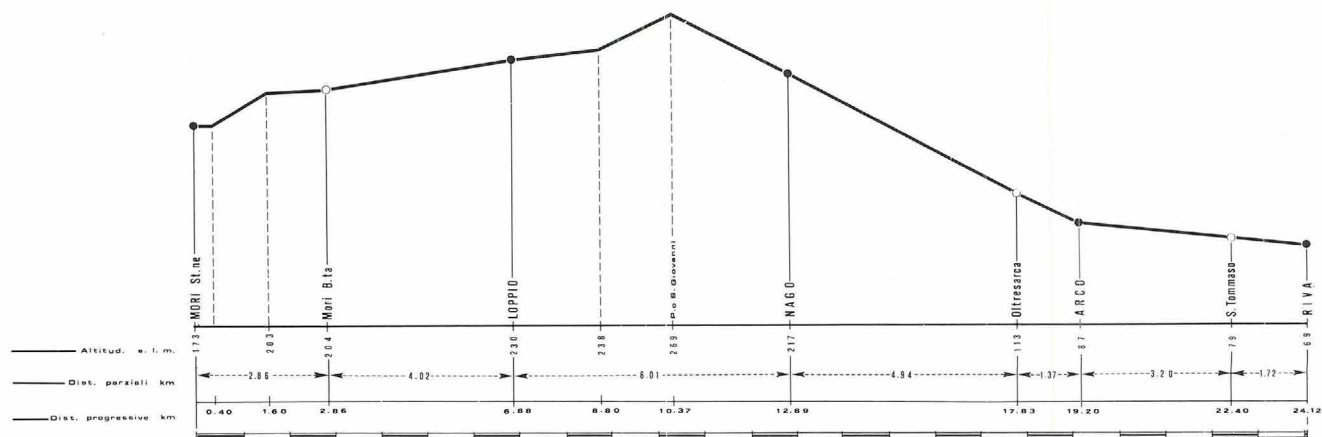
Fino a pochi anni fa una locomotiva, che portava scritto sulla fiancata in lettere di ottone, «Riva» n. 2360, arrancava, sbuffando, tra le stazioni di Alba Julia e Zlatna, in Romania. Oggi questa locomotiva trasformata nello scartamento 914 mm, ridipinta in verde, caldaia nera e ruote rosse, sbuffa ancora in un luna park di Omaha Zoo Railway negli Stati Uniti. È l'ultima viva testimonianza della vecchia MAR, nata e vissuta in un'epoca ormai leggendaria: l'epoca delle romantiche simpatiche vaporiere, primo grande passo dell'uomo verso la conquista di velocità sempre più sconcertanti.

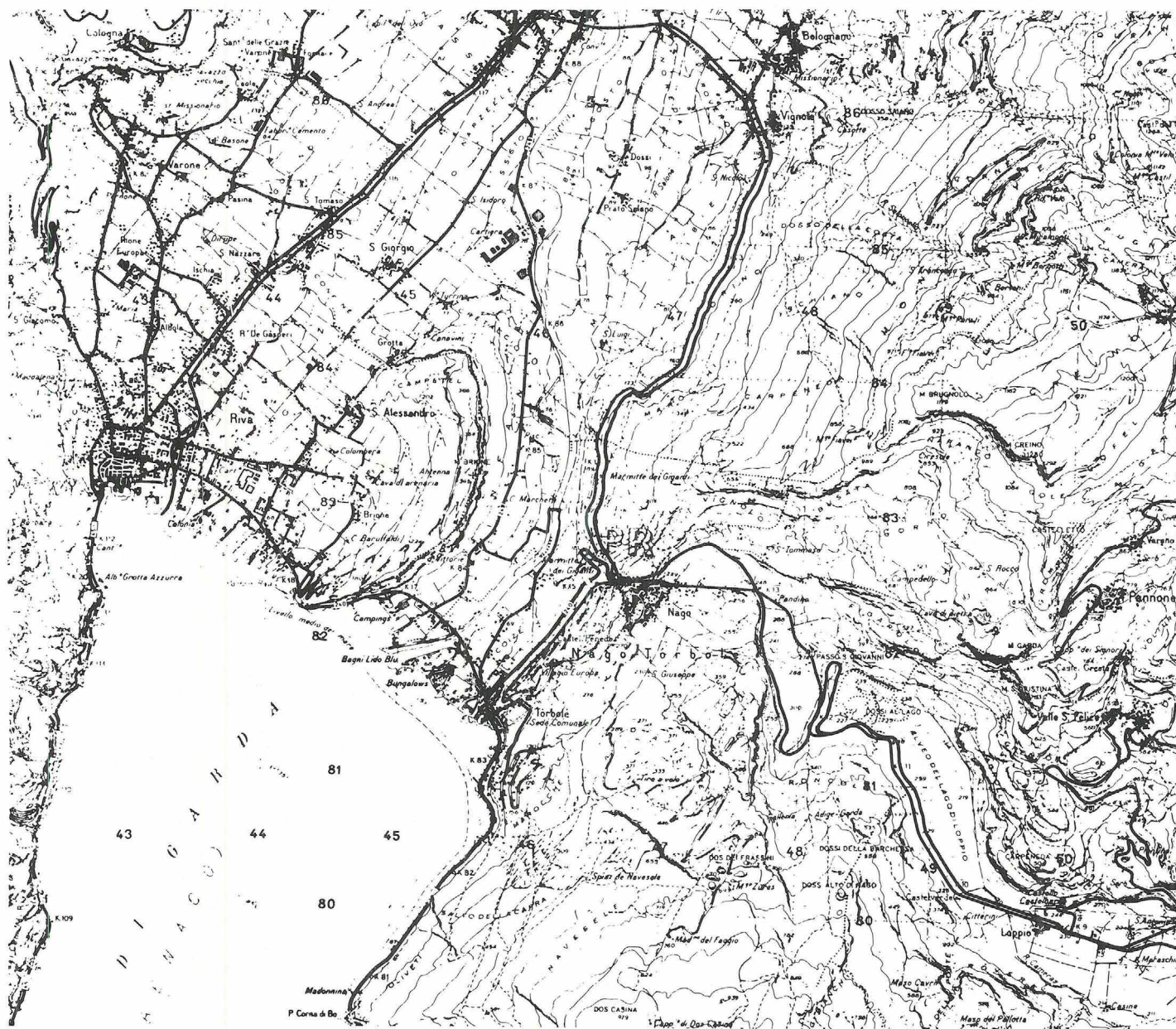
TAVOLE FUORI TESTO

La rete ferroviaria nel Trentino-Sudtirolo alla fine della prima guerra mondiale (1914-18)

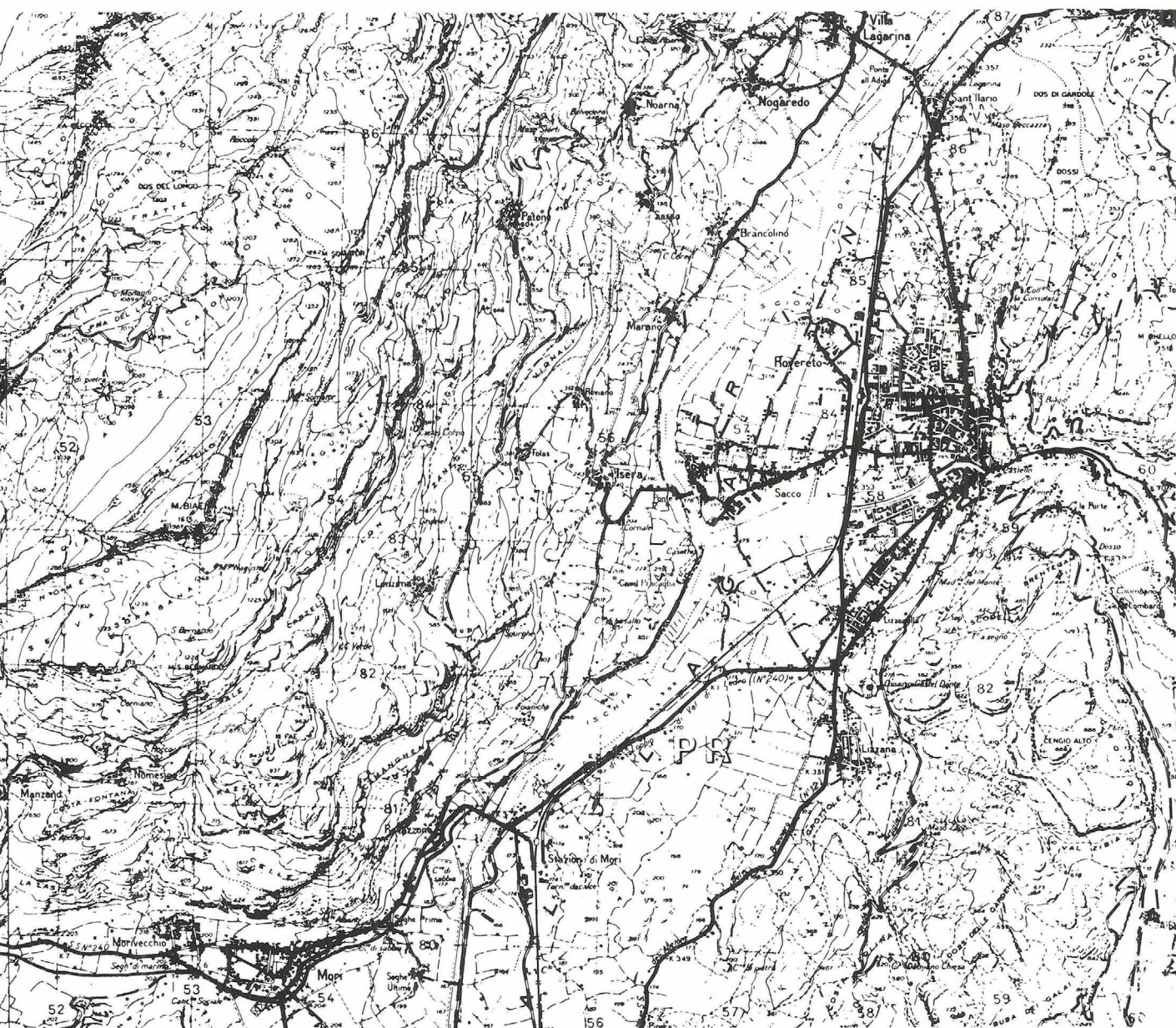


Profilo longitudinale della linea
ferroviaria M.A.R.

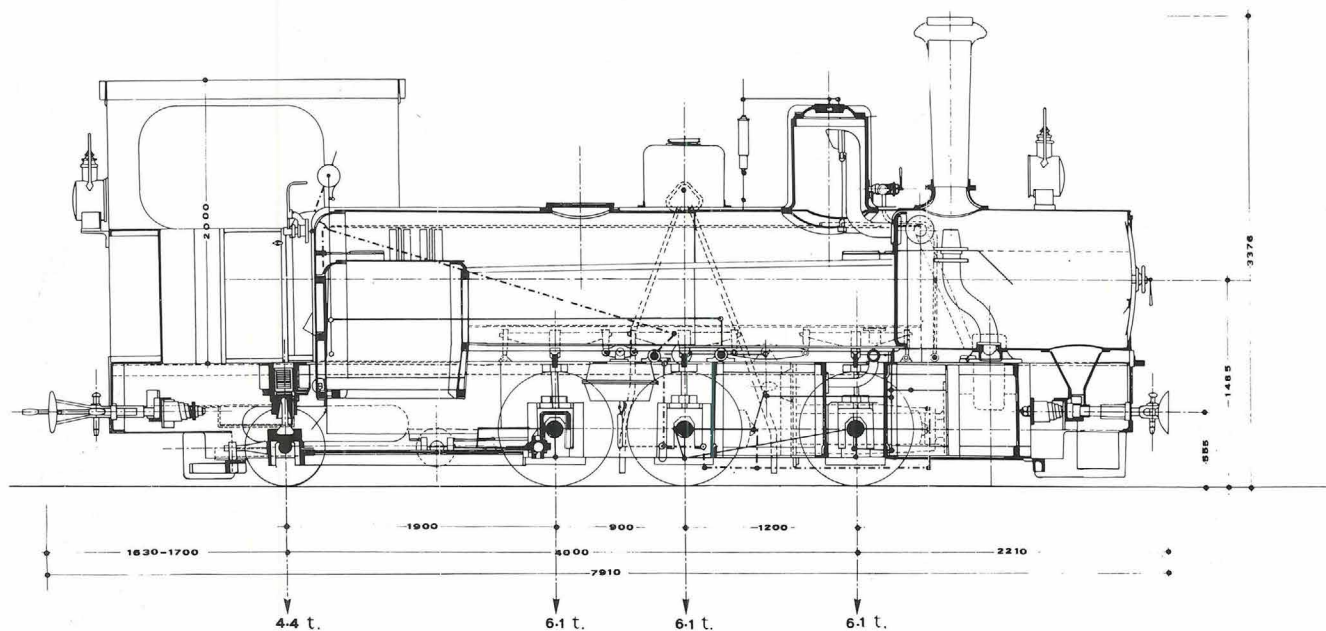




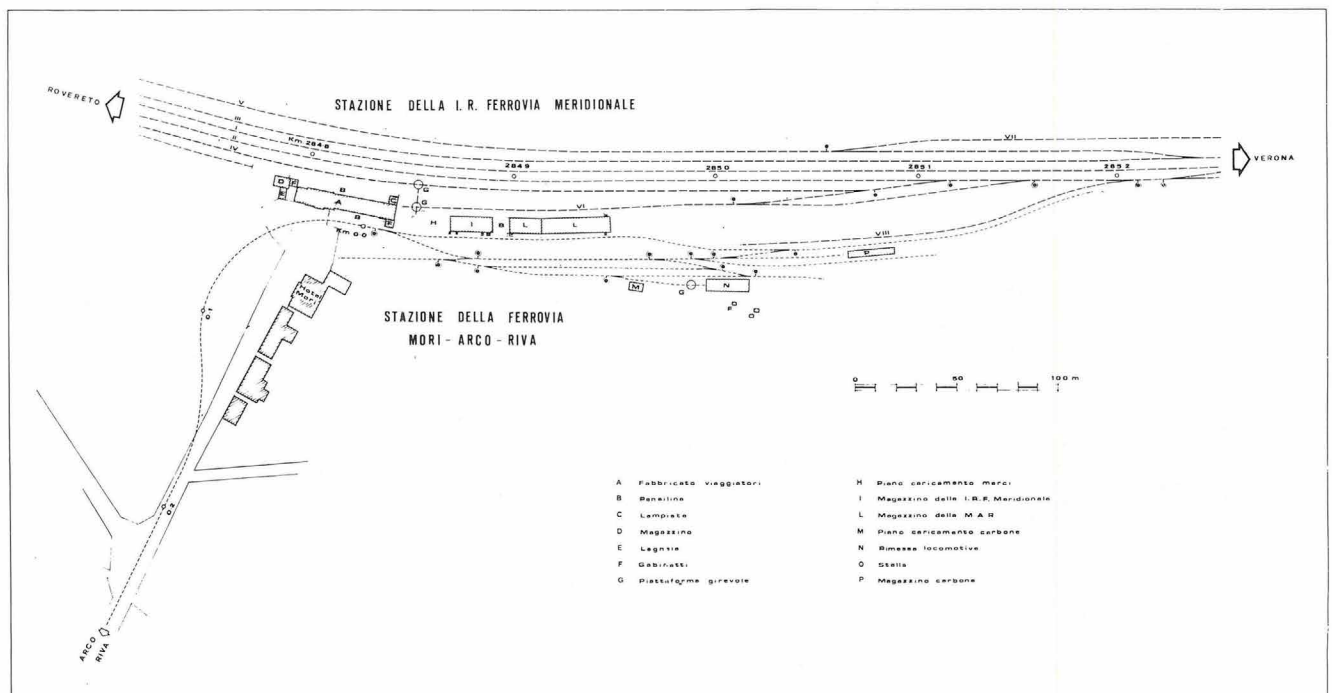
Ricostruzione del tracciato della ferrovia Mori-Arco-Riva su una moderna carta topografica dell'I.G.M.



Locomotiva Tender, a scartamento 760 mm, costruita nel 1890 dalla ditta Krauss & Co. di Linz per la ferrovia Mori-Arco-Riva.



Pianta della stazione di Mori Ferrovie. Si tratta di stazione di transito della linea a scartamento normale Brennero-Verona e di stazione di testa della linea a scartamento ridotto Mori-Arco-Riva.



Appendice

ESTRATTI DALLE RELAZIONI TECNICHE AI PROGETTI DEL 1910 E 1929

Parte prima

ESTRATTI DALLA RELAZIONE AL PROGETTO DI ELETTRIFICAZIONE DEL 1910

**Ferrovia locale normale a trazione elettrica
ROVERETO-ARCO-RIVA
via Sacco-Mori**

Relazione tecnica

Le città di Rovereto, Arco e Riva concentrano i loro sforzi per trasformare l'attuale ferrovia a scartamento ridotto Mori-Arco-Riva con trazione a vapore, inaugurata nel 1890, in una linea normale a trazione elettrica, trasportando in una il punto di partenza dalla stazione Mori S. B. a Rovereto. (...)

La Mori-Arco-Riva, con uno scartamento di 76 cm, offrendo difficoltà tali all'elettrizzazione che in pratica equivalgono quasi all'ineffettuabilità, venne già preso in considerazione l'ampliamento dello scartamento ad un metro.

Effettuando quest'idea si otterrebbe innegabilmente un'essenziale miglioria della Mori-Arco-Riva, mettendola in grado di far concorrenza con successo alla progettata Trento-Arco, pure a scartamento di un metro con trazione elettrica, la quale per le bellezze del paesaggio che attraversa, promette di entrare nel favore del pubblico viaggiante. Ma ben maggiore sarà la potenzialità della Mori-Arco-Riva, se, abbandonando la stazione di Mori, essa partirà dalla città di Rovereto, mettendo al posto dello scartamento di un metro quello normale. (...)

Da parte d'un Comitato, nel quale sono rappresentati tutti gli interessati regnicoli e trentini, è progettata una ferrovia a scartamento normale con trazione elettrica che partendo da Verona e da Peschiera si unisce a Lazise e prosegue sulla sponda sinistra del lago, varcando il confine, fino a Riva; ed a tale uopo è a loro disposizione un sussidio governativo di 7500 L/km per 70 anni per un percorso di complessivi km 81. Costruendo solo 9 km dal confine a Riva da parte dell'Austria, si otterrebbe l'allacciamento diretto colla Rovereto-Riva. (...)

Costruendo questa linea sarebbe creata una nuova congiunzione fra la rete ferroviaria dell'Italia settentrionale e la linea del Brennero, congiunzione che indubbiamente aumenterebbe il traffico sulla linea del Brennero, e, per conseguenza, anche sulla progettata Rovereto-Riva.

Altra impresa con un programma vasto e perciò di massima importanza per il nostro progetto troviamo nell'imminente costruzione dei Canali Navigabili italiani, assicurata colla legge n. 9 sulla Navigazione Interna dd. 2 gennaio 1910. (...)

Passando alla parte tecnica, osserveremo quanto segue: Nell'elaborazione del progetto fummo sempre intenti alla massima economia, non solo attenendoci per quanto possibile agli allineamenti e le altre condizioni della linea attuale Mori-Arco-Riva, ma provvedendo pure acché l'esecuzione dell'adattamento possa venir eseguita senza gravi incagli nell'esercizio.

Lo scartamento: Come già detto, sono messi a base del progetto lo scartamento normale, e la trazione elettrica, tenendo conto dell'impianto della città di Rovereto, sul Ponale. Ripetiamo che non è da attendersi un rilevante aumento nel movimento passeggeri, benché la trazione elettrica e la comodità della congiunzione diretta con Rovereto ed il Brennero dovranno pur darle attrattive maggiori. Anche quanto al movimento merci abbiamo digià dimostrato come esso sia inceppato dai trasbordi a Mori e Riva, e come si possa eliminarlo introducendo lo scartamento normale.

Pendenze ed allineamenti: Le prime erano date dalle condizioni attuali; abbiamo così una pendenza massima del 30 per mille divisa su 5 tronchi d'una lunghezza complessiva di 2500 metri.

Dovendo poi attenerci il più possibile agli allineamenti della linea esistente, prendemmo per base del progetto un raggio minimo di 150 m, raggio adottabile senz'altro per ferrovie locali a scartamento normale. Nell'interesse dell'esercizio abbiamo ridotti i tratti con rotaie scannellate, per quanto lo permettessero le spese da ciò derivanti, ad un minimo.

Profili normali: I tipi proposti corrispondono a quelli per ferrovie locali a scartamento normale con una larghezza di piano di 4,0 m; il tipo del tunnel tiene digià conto della trazione elettrica con un corrispondente rialzo del vertice. (...)

Lavori di costruzione: Il tracciato è in massima accessibile su quasi tutto il suo percorso, senza difficoltà; per 16 km, attraverso terreno pianeggiante, nei restanti 10 km esso assume il carattere di ferrovia da montagna. Avremo così rotaie Phönix per un tratto complessivo di 2300 m, rotaie Vignole sulla strada o in immediata vicinanza della stessa per 3100 m, useremo inoltre del corpo ferroviario esistente per 7900 m. Il resto, di 13.000 m, è in sede propria, da costruirsi a nuovo. Rimanendo in sede stradale lungo la strada della Masa, queste cifre si cambieranno rispettivamente di 3 km.

Un altro punto, del quale si dovrà tener debito conto durante l'esecuzione del lavoro, sarà di avere un minimo di intralci nel servizio durante l'esecuzione del lavoro.

Osserveremo in questo punto, come anche trasformando la linea ad un metro di scartamento, non ottenendo verun vantaggio, questi disturbi non sarebbero minori.

Stando al presente progetto, si potrebbe portare completamente a termine tutti i lavori, compreso l'armamento ed il corredo elettrico, per circa 9-10 km in sede nuova, senza che il servizio se ne risenta. Nei tratti in sede stradale si potrà armare la parte elettrica con torri carreggiabili; la sottostruttura si potrà portare a termine per tutto il percorso rimanente, esclusi i brevi tratti, ove si deve abbassare la livelletta attuale senza incagliare il movimento. Nel resto dipenderà da provvide disposizioni della dirigenza di ridurre ad un minimo gli incagli causati dalle opere di finimento, affiatandosi coll'ufficio movimento.

Manufatti minori: Ce ne sono in tutto 219, compresi quelli che verranno soltanto adattati o ricostruiti.

Ponti: Maggiori ne abbiamo soltanto due: quello sull'Adige, al km 1,8 con 18 e 56 m di luce; e il ponte sul Sarca di 45 m, al km 20,8/9.

Tunnels: Inevitabili sono pure i tunnels al km 2,0 con 178 m, il tunnel al vertice di 610 m nella progressiva 13,2/8, e i due tunnels attraverso i promontori ai km 15,6 e 17,1 con una lunghezza complessiva di 136 m; i tre tunnels minori ai km 4,0, 12,0 e 14,1 con 253 m, in tutto, come pure le semigallerie di 159 m al km 4,0 si potrebbero al caso evitare con lievi ritocchi alla linea, come esporremo parlando del preventivo.

L'armamento è previsto con rotaie a fungo, sistema XXIV delle Ferrovie dello Stato di 26 kg per m corrente, con traversine di legno e con rotaie Phönix tipo 180/150 con 50,56 kg/m.

Stazioni nuove sono: nella linea cittadina: «Piazza Rosmini» e «Stazione». (...)

La trazione: Come già detto, la nuova linea dovrà essere a trazione elettrica; la forza si avrà dall'esemplare impianto sul Ponale della città di Rovereto.

Materiale mobile: I carrozzoni motori, a 4 assi, dovranno esser capaci di trainare anche carrozzoni internazionali e, nei treni misti, anche alcuni carri merci nella pendenza massima del 30 pro mille. Per i treni merci sarà indicato l'acquisto di locomotive elettriche. I particolari della parte elettrica non formano parte del presente progetto.

In più sono previsti nel preventivo rimorchi per persone, carri merci in numero sufficiente, pezzi di riserva, carri speciali, ecc. (...)

LA SCELTA DELLA LINEA

È chiaro che la nuova linea deve partire dalla stazione Rovereto della Ferrovia Meridionale; nel suo ulteriore percorso essa deve attenersi per quanto possibile alle stazioni e fermate, come pure al tracciato esistente; e mantenere Riva quale stazione finale. (...)

Il punto di partenza: Benché tutti siano concordi nel chiedere l'allacciamento diretto con la stazione di Rovereto, pure anche l'idea di far partire la linea ogni ora dal cuore della città trova non pochi aderenti e propugnatori: progettammo quindi la continuazione fino in Piazza Rosmini;

ottenibile sia incrociando a livello il binario della Meridionale, sia servendosi del soprapassaggio progettato, adottando raggi minimi di 60 e 30 m.

Il tracciato: La linea principale parte dunque dalla stazione di Rovereto (km 0,000 nell'asse della stazione, quota della traversina 188,45 sul livello del mare).

Le trattative coll'i.r. Società Meridionale, onde fissare le norme per l'allacciamento corrispondenti alle esigenze di costruzione e dell'esercizio, vennero iniziate allegando una planimetria ed un programma corrispondente, che la metteranno in grado di studiare in tempo utile il problema dal suo punto di vista.

Anche coll'i.r. Fabbrica Tabacchi di Sacco vennero iniziate trattative, in modo di avere proposte concrete per l'epoca della commissione.

Fuori dell'ultimo scambio verso Ala, e al di là dell'attuale passaggio a livello per Sacco, la nuova linea si stacca al km 0.434,5 (km 280,9/10 della Meridionale) dalla linea principale, volgendosi a destra, in direzione O.-S.-O. passando a mezzogiorno di Sacco (fermata al km 1.234, con binario di raccordo per la fabbrica); attraversa l'Adige con un ponte a due luci di 18 e 56 m sotto 76 gradi; si svolge poi nel tunnel di Castello verso S.-O. occupando la striscia di terreno stretta fra roccia ed Adige, l'Ischia Todeschi, fino alla progressiva 3; segue poi il piede della falda che si restringe un'altra volta al km 4, fino allo scambio di Ravazzone-Mori, al km 4,326, quota 174,01. Questo scambio, in relazione a quello di Nago, permetterebbe una frequenza di treni ad un'ora di intervallo, con tre motori; mantenendo poi gli scambi di Loppio e Arco si possono aver treni ogni mezz'ora.

Alla stazione venne dato il nome doppio, offrendo essa la possibilità di un più breve trasbordo nella relazione per Ala; nel progetto si vede segnata una congiunzione tramviaria colla stazione di Mori, utendo del binario attuale.

Al km 4,5/6 (km 0,5/6 della Mori-Arco-Riva) la nuova linea prosegue in sede stradale, seguendo, con lievi ritocchi negli allineamenti, il tracciato attuale fino alla progr. 5,4/5 /già 1,4/5), ed arriva col km 6,552 nella stazione di Mori-Borgata (quota 199.50). Questa stazione, normaliz-

zando la linea, si dovrà ampliarla, in modo che sia in grado di smaltire il crescente movimento merci di Mori non solo, ma del perimetro d'attrazione che abbraccia Brentonico, Tierno, S. Marco, ecc.; questo, come pure la relazione con Sacco ed Isera, formeranno un cespite d'entrata affatto nuovo per la ferrovia.

Indi la linea prosegue, attenendosi in massima al tracciato attuale, ed arriva al km 10,781 alla stazione di Loppio (quota 224,10 m. s. m.).

Qui si affaccia, quale prima idea per vincere l'altezza dello spartiacqua, uno sviluppo lungo una delle falde; quella aperta verso mezzodì è ertissima, nuda, franosa e difficilmente accessibile, e si può escludere a priori; il versante superiore alla strada è un po' meno sfavorevole, ma pure erto, movimentato, non sempre solido, e richiederebbe manufatti e piccole gallerie. Che la linea normale non possa seguire l'ardito sviluppo della traccia attuale, non occorre menzionare. Perciò nel presente progetto la linea segue la sponda del lago, rettificandone gli allineamenti, ed attraversa lo spartiacqua con una galleria di 610 m, abbreviando di circa 2 km ed abbassando il vertice dalla quota 269,20 a 245,20, dunque di 24 metri.

Su ulteriori risparmi proposti per questo tratto ci dilunghiamo in altro punto della relazione. Al di là dello spartiacqua la linea si attiene al percorso odierno, coi ritocchi necessari alla linea ed alla stazione di Nago-Torbole (km 15,150, quota 222,80 m. s. m.), per tagliare poi le aspre controcurve con una galleria di 60 m al km 15,6.

La discesa seguente, lungo la strada della Masa, è messa nel 30 per mille in modo, da render possibili uno sbocco della linea sull'attuale piano stradale alla progressiva 16,4 (già 14,4) seguendo poi lo stesso fino al km 19,4. Tre sono le alternative per questo tratto; 1. in sede stradale con rotaie Phönix; 2. allargamento della strada a 5 m più metà della larghezza dei carrozzoni dal paracarro opposto fino all'asse ferroviaria, (come richiesto nella concessione agli studi) e rotaie a fungo; od infine 3. in sede propria, alquanto elevata sopra il livello stradale.

Nel tratto km 19,4 - 20,5 si resta in sede stradale, e resta pure inalterata la fermata di Oltrasarca al km 19,7061.

La linea prosegue sul tracciato antico, attraversa il Sarca con un nuovo ponte metallico di 45 m di luce, ed entra nella stazione di Arco (km 21,301,2, quota 87,07); qui pure si cambiò soltanto la soprastruttura, in corrispondenza alle esigenze della normalizzazione, senza alterare le condizioni attuali.

Non si potè trovare una soluzione più corrispondente per l'uscita verso Riva, di quella prevista nel progetto con un doppio passaggio della strada, a livello; questa è però prevista con rotaie Phönix; correndo qui il treno con velocità ridotta, causa l'immediata vicinanza della stazione, questo inconveniente non ha valore speciale.

La linea prosegue sul tracciato vecchio, tocca alla progressiva 23,646,5 la fermata di S. Tommaso, passa sotto al Varone con un'apertura aggiunta al tunnel stradale, ed arriva così al km 25,0.

Qui si affaccia un nuovo problema; la linea dovrebbe possibilmente seguire il tracciato attuale, e in una tener conto del nuovo piano regolatore della città di Riva, prevedendo una correzione del tracciato, necessaria a suo tempo. Il progetto era già terminato, quando apprendemmo essere progettato un rialzo del piano stradale fino a 4 m sul terreno attuale; né ci fu possibile seguire l'idea di trasportare la stazione nella nuova piazza progettata, senza cambiare di pianta il piano regolatore.

Per tal modo il progetto rappresenta una soluzione-compromesso, che vorrebbe soddisfare a tutti e due i quesiti. È però nostro parere, che la miglior soluzione non si avrà attraversando il cuore del quartiere nuovo colla ferrovia, ma seguendo il vecchio tracciato, com'è punteggiato nella planimetria, fino all'imbocco nella stazione attuale.

Tenendo conto di questa soluzione risultò il presente studio, di passare «sotto» l'Albola, con un acquedotto simile a quello sotto il Varone. (...)

Con riguardo al fatto, che certamente Rovereto è ben meritevole di vedersi offerta l'occasione di rifiorire quale nuovo centro-capolinea del nuovo tronco, e considerando i grandissimi vantaggi che offre lo scartamento normale, testè esposti, considerato infine il fermo intento da parte italiana di sviluppare energicamente il traffico Benacense, crediamo di poter esprimere la nostra fiduciosa speranza in una non lontana realizzazione del presente progetto.

Parte seconda

ESTRATTI DALLA RELAZIONE AL PROGETTO DI ELETTRIFICAZIONE DEL 1929

RELAZIONE sul progetto di elettrificazione della linea ROVERETO-MORI-ARCO-RIVA

La ferrovia Mori-Arco-Riva (km 24; a scartamento ridotto 0.76) la quale in seguito alla prolungazione fino a Rovereto (km 28.540, avvenuta nell'anno 1925), ha assunta la denominazione Rovereto-Mori-Arco-Riva, appartiene alla categoria delle linee ex regime austriaco e, unica fra queste, situata interamente nella zona di guerra combattuta e devastata.

Perciò questa linea, mentre ha condiviso assieme alle altre tutte le conseguenze del faticoso periodo dell'immediato dopoguerra, colla rarefazione degli introiti e colla moltiplicazione delle spese d'esercizio, ha inoltre trovata quasi distrutta la sua zona economica d'azione nelle campagne e negli edifici industriali, soppressi tutti i mezzi di produzione e di scambio anche perché era sta interamente evacuata dalla sua popolazione per tutto il periodo bellico.

E perciò, mentre tutte le altre aziende ferroviarie non toccate direttamente dal flagello della guerra potevano lentamente confortarsi dal risveglio delle sopite energie economiche e ridestarsi a nuove speranze, questa linea era

costretta a lavorare in un terreno dal quale era stato stroncato ogni seme vitale.

Inoltre la sconfitta degli imperi centrali, se ha data alla parte settentrionale di questa regione la sua redenzione economica che si era del resto assicurata in precedenza in grazia dei cospicui guadagni realizzati col laborioso traffico nelle tranquille retrovie del nemico oltre la conseguimento della posteriore redenzione morale, ha invece arrestato quasi totalmente per la parte meridionale di questa provincia il movimento dei turisti nordici che costituiva prima della guerra un'importantissima fonte del suo traffico.

In tali contingenze è facilmente comprensibile che l'andamento finanziario dell'azienda ferroviaria sia oltremodo difficile e a qualcuno potrebbe sembrare azzardata la determinazione del suo Consiglio d'Amministrazione di voler procedere alla sistemazione e alla elettrificazione della linea in quanto la rispettiva esecuzione possa essere subordinata a un suo concorso finanziario.

Il Consiglio ha perciò sottoposta la sua speciale situazione all'esame di autorevolissime competenze nel ramo dell'amministrazione ferroviaria e finanziaria, le quali furono unanimi ed esplicite nell'indicare la trasformazione della linea come un fattore indispensabile per il risanamento finanziario dell'azienda e che anzi s'imponeva in modo assoluto per la sua futura esistenza. (...)

L'economia pubblica creata dall'anteguerra che aveva contribuito innegabilmente alla floridezza dell'azienda doveva essere di natura soltanto passeggera, perché creata dall'artificio di produzioni e di scambi in una regione assolutamente eccentrica dal resto dello Stato austriaco, mantenuta faticosamente da una barriera di dazi e da altre accortezza, mentre la futura situazione dovrà essere il naturale portato della stabilizzazione delle correnti economiche verso le importantissime regioni della valle Padana e delle Venezia, grandi distributrici di ricchezza a chi vuole e sa, e colle quali questa regione ha la ventura di essere in immediato contatto. (...)

Nel primo intendimento del Consiglio la sistemazione avrebbe dovuto essere limitata, per quanto riguarda lo scartamento, a m. 0,95 secondo le prescrizioni fissate dal Ministero per la linea Ora-Predazzo.

Esso però ha creduto più opportuno di sostituirlo con un progetto di linea a scartamento normale per corrispondere non solo alle ben giustificate aspirazioni ed esigenze che sorgono ininterrottamente per quasi 50 anni da tutta la zona attraversata dalla ferrovia e specialmente dalle città di Riva e di Arco e dal loro vasto e ricco territorio agricolo, ma anche per evitare in un prossimo avvenire il più grave dispendio d'una ulteriore trasformazione.

Infatti è pressoché costruita la grandiosa strada gardesana della larghezza di m 9, che per antica delibera del Consiglio Provinciale di Verona attende la posa del binario, mentre sulla sponda destra del Lago la tramvia a scartamento normale fra Brescia e Gargnano tende ad allacciarsi con Riva sulla nuova strada che è ormai in corso di costruzione. (...)

È quindi evidente che la città di Riva, la regina del Lago di Garda, il più grande e suggestivo dei laghi italiani, sarà per diventare in un prossimo tempo una meta importantissima di traffico commerciale e del turismo internazionale.

Sono a dovizia le ragioni d'indole economica che militarono per l'adozione dello scartamento normale sulla linea Riva-Rovereto che è la più breve e la più conveniente fra il lago di Garda e la linea del Brennero come fu dimostrato dagli studi di dettaglio compiuti recentemente dalla Direzione Generale delle FF.SS. per la costruzione d'una linea a grande traffico Spezia-Cremona-Brescia-Riva-Rovereto. (...)

La linea Rovereto-Riva è stata costruita con criteri della più stretta economia, evitando quelle opere di maggiore costo che avrebbero consentito un tracciato più rispondente alle esigenze tecniche e quindi un esercizio più economico e più adatto ai bisogni della zona che attraversa.

Il tronco Mori-Riva inaugurato nell'anno 1890 è quello che presenta i maggiori difetti, in parte giustificati dal tempo nel quale è stato costruito, per cui in allora non si potevano seguire quei concetti tecnici che sono oggi di comune applicazione, mentre il tronco Rovereto-Mori che fu aperto all'esercizio il 15 maggio 1925, pur risentendo per forza di cose dei difetti dell'altro tronco, è stato ideato e costruito con concetti tecnici moderni.

Tra i vari difetti della linea enumeriamo i seguenti:
a) lo scartamento di cm. 76 che offre particolari difficoltà all'elettrificazione;

b) la linea della lunghezza di km. 28.540 ha km. 8.800 circa in curva con raggi in gran parte di m. 60 ed alcumi di m. 50;

c) le livellette cambiano di pendenza con eccessiva frequenza;

d) l'armamento è costituito da rotaie di kg. 17.70 per circa 20 km. e dopo oltre 30 anni di esercizio il materiale non presenta più le qualità iniziali, tanto che recentemente si dovette provvedere a rinforzare alcuni tronchi della linea aumentando il numero delle traversine;

e) i veicoli, a parte il tipo antiestetico che non corrisponde alle esigenze di una importante linea turistica qual'è la Rovereto-Riva, sono di vecchia data, ad assi rigidi ed hanno soltanto il sistema di frenatura a mano;

f) le locomotive poco potenti consentono la formazione di treni a tonnellaggio limitato (50 tonnellate) e quindi un esercizio ridotto a proporzioni minime ed a costo elevato;

g) gli inconvenienti dianzi enumerati portano di conseguenza il difetto fondamentale della linea, cioè la velocità dei treni che impiegano per effettuare l'intero percorso ben 90 minuti. (...)

Questo premesso, è chiaro che dei due progetti quello della normale soltanto risolve a fondo il problema non solo degli interessi della valle del Basso Sarca, ma risponde anche a molto più vaste esigenze dell'economia nazionale.

In ogni modo ambedue i progetti presentano notevoli miglioramenti dell'esercizio rispetto all'attuale sistema a vapore, tra i quali il presunto minor costo del treno-chilometro, la possibilità di un maggior numero di coppie di treni, una velocità doppia dell'attuale, i veicoli più comodi, più decorosi e di maggiore portata ed un sicuro aumento del numero dei viaggiatori. (...)

Il Consiglio d'amministrazione quindi richiamandosi alle premesse si è pronunciato a favore del progetto a sezione normale.

FONTI CONSULTATE

Presso la Biblioteca Civica di Rovereto è conservata una notevole mole di atti, documenti, verbali, disegni inerenti la MAR

G. Mutinelli, *La ferrovia Riva-Arco-Rovereto considerata dal punto di vista finanziario* Vienna, 1881.

Bollettino delle Leggi dell'Impero - Puntata LXVII - Dispensata e spedita il 24.12.1889.

Relazione stenografica sulla seduta che tenne la Civica Rappresentanza di Riva li 17 giugno 1889 sul progetto di una ferrovia locale a scartamento ridotto del Sig. Cav. Rodolfo Stummer de Traunfels sulla linea Riva-Arco-Mori, Rovereto, 1889

Un tecnico, *Riflessioni sulla meditata ferrovia Rovereto-Mori-Arco-Riva e sulla strada postale Nago-Arco oppure Nago-Torbole, 1891*

Statuti della s.p.a. ferrovia locale Mori-Arco-Riva sul Garda, Arco, 1891

H. Störkl, *Drei Wochen am Gardasee, Vienna 1891*

A Martini, *Le ferrovie di montagna, con speciale riguardo al progetto pel Durone, Rovereto, 1892*

Ferrovia Ravazzone-Rovereto a completamento della ferrovia locale Mori-Riva eventualmente Riva-Pinzolo.

Relazione e conchiusi estratti dal protocollo della sessione del consiglio comunale di Rovereto del 22.10.1894

Inchiesta per lo studio di un programma di ferrovie locali in Tirolo, Bolzano, 1894

Progetto della ferrovia Riva-Tione-Pinzolo

Catalogo ufficiale della Esposizione Internazionale Elettrica in Riva, Milano, 1897

M. Kuntze, *Arco Südtirol, Arco, 1898*

O. Brentari, *Guida del Trentino, Bassano, 1900*

Comitato esecutivo per la Ferrovia Elettrica Gardesana,
*Note e notizie - Appunti e documenti sulla pregiudiziale
militare*, Verona, 1900

L. Woerl, *Führer durch den Kurort Arco in Südtirol*,
Leipzig, 1901

R. Bonora, *Programma Ferroviario Di Rovereto*

V. Leonardi, *Il trenino Mori-Riva*, in "I Quattro Vicariati"
n. 1, 1960

L. Dal Ri, *Mori, Note storiche...*, 2^a ed. Mori, 1987

O. Stöber, *Storia della fondazione della linea ferroviaria
Mori-Arco-Riva*. Appunti dattiloscritti in tedesco cons. nel
Museo Civico di Riva.

G. Roselli, *Locomotive di preda bellica*, Albertelli, Par-
ma, 1986

G. Chiericato, R. Rigato, *Un vecchio trenino - La ferro-
via Verona-Caprino-Garda*, Verona, 1986

M. Delladio, *Vapore in Val di Fiemme*, Calosci, Cortona,
1987

P. Muscolino, *Ricordi ferrotramviari di viaggi per le
Dolomiti*, Calosci, Cortona, 1987

G. Nones, *Una ferrovia alpina: la MAR* - in "Annuario
1987" della sez. SAT di Riva

G. Nones, *Storia di una Ferrovia* - Ed. Reverdito, Trento,
1^a ed. 1975, 2^a ed. 1981

A. Graziani, *Alla scoperta del lago di Loppio*, da "Il
Brennero" 19.8.1931 - in "El Campanò de S. Giuseppe",
Mori, 1990

G. Maino, *Un centenario da non dimenticare - Curiosità
sulla ferrovia MAR* - In "El Campanò de S. Giuseppe",
Mori, 1991

Finito di stampare
nel mese di aprile 1993
da «La Grafica» s.r.l. Mori (TN)

Giacomo Nones è nato nel 1929 a Torbole sul Garda dove attualmente risiede. Ha conseguito la laurea in architettura all'Università di Palermo.

Studioso di musica rinascimentale e barocca, è titolare della cattedra di viola da gamba presso il conservatorio F.E. Dall'Abaco di Verona.

Ha collaborato con articoli e studi vari a diversi periodici e riviste.

Ha curato la realizzazione della Mostra per il Centenario della Ferrovia MAR, organizzata dai comuni di Mori, Arco e Riva.

La presente monografia è il risultato di una delle molteplici attività dell'autore: quella della ricerca storica.